Cena 20 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

STYCZEŃ 1948
ROK III NR 1 (16)

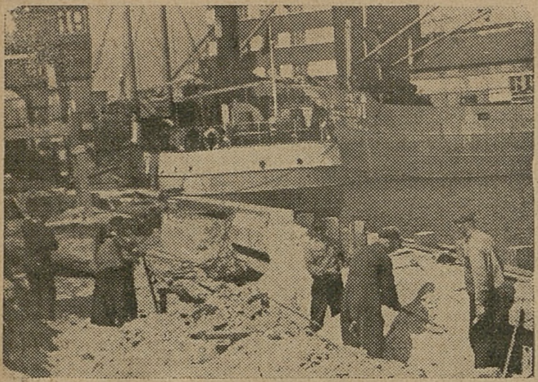
1945 – *na Wybrzeżu* – 1947

Na progu nowego roku warto i należy spojrzeć na lata ubiegłe na odcinku morskim. Lat tych nie zmarnowaliśmy. Planowa akcja Rządu Polski Ludowej i zgodny twórczy wysiłek wszystkich pracowników morza — zdziałały to, że Wybrzeże nasze, jego porty, miasta, wsie — tak straszliwie zniszczone przez germańskich najeźdźców — ożyły. Ożyły i stanęły do wytężonej pracy, której celem: Polska Morska.

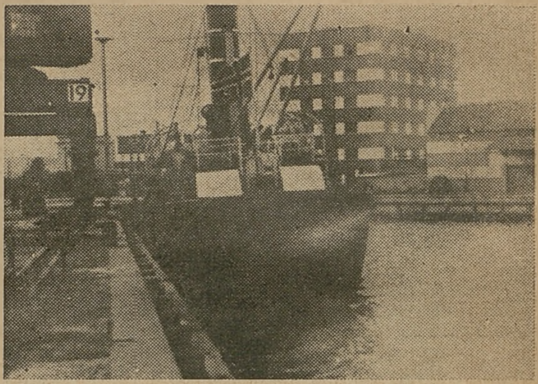
Rząd nasz ze szczególną troską odnosi się do spraw morskich. Wyrazem znaczenia, jakie w poczynaniach Najwyższych Władz zajmuje problem morski, jest powołanie, po raz pierwszy w naszej historii, osobnego Ministerstwa Żeglugi.

Prace Ministerstwa Żeglugi poszły głównie w trzech kierunkach: odbudowy portów, odbudowy floty handlowej i przygotowania fachowych pracowników morza.

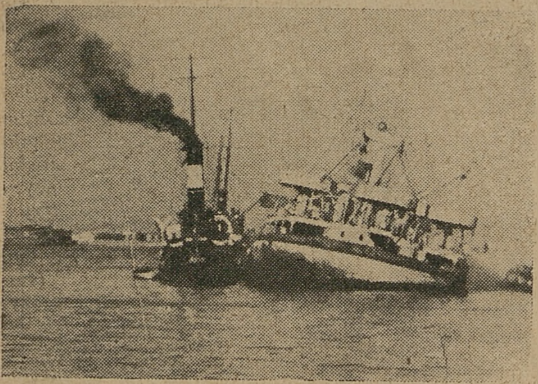
We wszystkich tych dziedzinach poczynania Rządu uwieńczone zostały wielkimi sukcesami. Patrząc na lata ubiegłe możemy być dumni z dokonanych dzieł i z otuchą spoglądać w przyszłość.



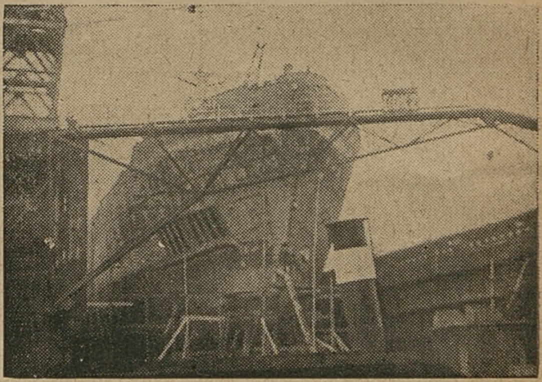
Gdynia. Niszczycielski szał hord niemieckich zrujnował nasz piękny port. Do pracy stanął polski robotnik. Trzeba było rozminować baseny, usunąć wraki, naprawić dźwigi, nabrzeża, tory kolejowe.



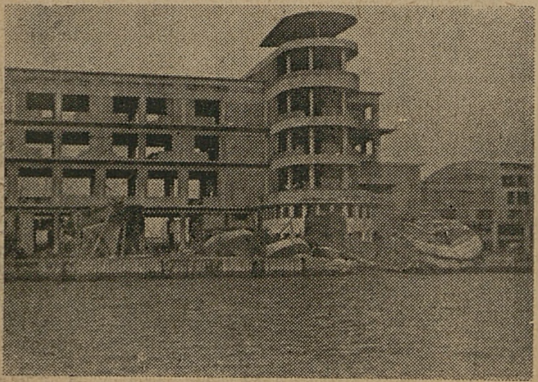
To samo nabrzeże; ani śladu zniszczeń. Statki mogą bez obawy cumować. Nic im nie grozi. Sprawnie i szybko pracuje odbudowany dźwig nr. 19. Obce statki zaniosą w świat wieść o sprawności naszych portów.



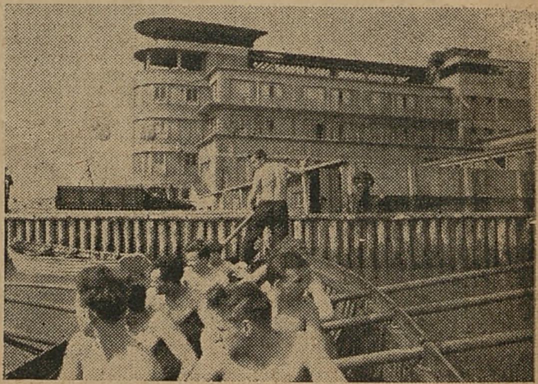
Brak nam tonażu. Specjalne ekipy z wielkim mozołem podnoszą z dna wraki statków. Oto m/s „Warta" podniesiona z dna portu gdyńskiego.



M/s „Warta" w doku. Prace są już daleko posunięte. Polski pracownik stoczniowy nie boi się trudów. Dzięki jego wysiłkom rośnie nasza flota handlowa.

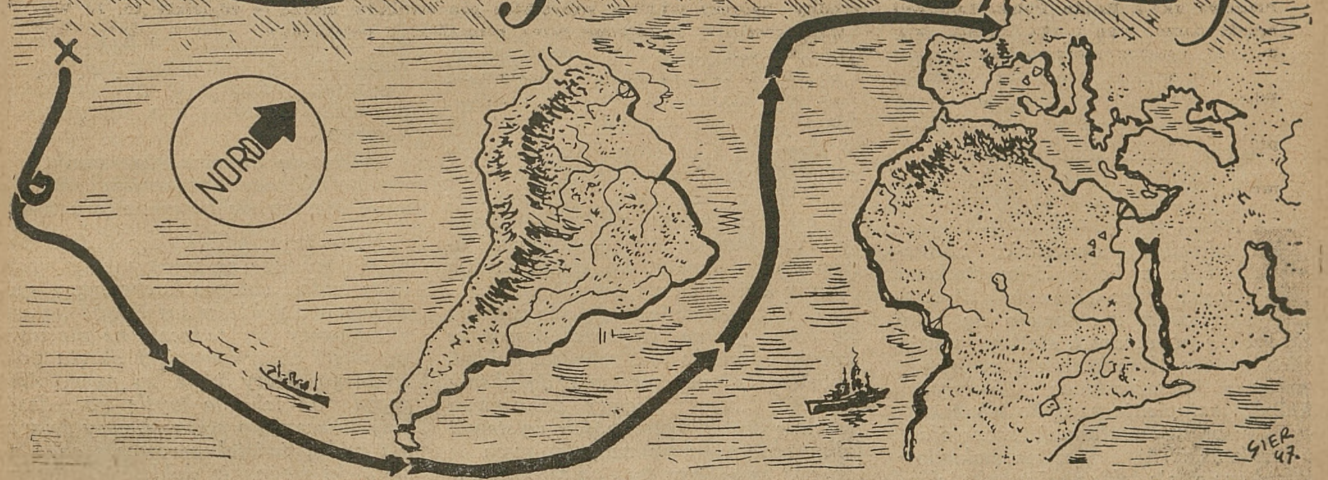


Wśród ruin gdyńskiego portu powstaje Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, którego zadaniem jest przysporzenie krajowi świadomych spraw morskich obywateli. W zrujnowanym budynku zaczyna PCWM swą pracę.



Ten sam budynek — już przystosowany, chwilowo prowizorycznie, do „zamieszkania". Ci młodzi wioślarze to uczniowie Szkoły Jungów — przyszli marynarze Polskiej Marynarki Handlowej. Wraz z odbudową portów i floty postępuje „budowa" nowego człowieka morza.

Ostatni rejs „Silvaplany"



(Dokończenie)

Zarządzono zbiórkę załogi. Bosmana, trzeciego mechanika i po kilku z załogi maszynowej i pokładowej zostawiono na statku, a resztę zabrano na motorówkę. Trudno było nam odgadnąć zamiary Niemców — czy zatopią „Silvaplanę", sprzedadzą Japonii czy też wyślą do Europy jako pryz?

Reflektor zgasł. Motorówka skacząc w ciemnościach na fali przybiła do burty korsarza. Opuszczono sztormtrap i po kolei wgramoliliśmy się na pokład. Posiadaliśmy wzdłuż burty zastanawiając się nad sytuacją, która się tak błyskawicznie zmieniła: jeszcze przed godziną obliczaliśmy czas, jaki nam pozostał do przyjadu do New Yorku, a teraz — cóż mogło nas czekać dobrego? W najlepszym wypadku wysadzenie na jednej z wysp Pacyfiku. Psiakrew! A jak nas wyślą do Niemiec?

W messie przeprowadzono szczegółową rewizję, po czym sprowadzono nas do dolnego międzypokładu (przedtem była tu ładownia). Znaleźliśmy się niespodziewanie w licznym gronie marynarzy najróżniejszych narodowości. Przeważali Anglicy.

— Co wy za jedni? — Czy macie papierosy?

Po chwili panuje całkowita komitywa. Dowiadujemy się, że są to załogi angielskich statków s/s „Balzac" i s/s „Totenham". „Balzac" został zaatakowany przy wybrzeżu Brazylii i zatopiony, nim zdążył nawet wystrzelić. Trzech ludzi zostało zabitych, resztę zabrano do niewoli. S/s „Totenham" idący z Anglii do Suezu naokoło Przylądka Dobrej Nadziei został zaobserwowany przez Niemców w czasie ćwiczeń artyleryjskich, które przeprowadzał dla wprawy i wzięty przez nich za angielski krążownik pomocniczy. W nocy został znienacka zasypany gwałtownym ogniem artyleryjskim, wystrzelił w odpowiedzi coś trzy razy, ale nic mu to nie pomogło — zatonął w przeciągu pół godziny. 17-tu ludzi zostało zabitych. Było to przed trzema miesiącami na Południowym Atlantyku.

„Atlantis" — tak zwał się „nasz" raider — przeszedł na Pacyfik po kilku miesiącach „działalności" na Atlantyku i Oceanie Indyjskim. Zmieniał stale nazwę a nawet wygląd zewnętrzny, co znacznie utrudniało pościg. W chwili zetknięcia się z „Silvaplaną" występował jako holenderski motorowiec „Brastagi". Taka bowiem nazwa figurowała na jego burcie. „Atlantis" był to statek handlowy 8000 BRT) przerobiony na krążownik pomocniczy na stoczni w Gdyni, będącej podówczas jedną z najczynniejszych baz niemieckiej marynarki.*

W czasie, gdy przybyliśmy na jego pokład minęło 600 dni, które spędził na morzu, zaopatrując się dorywczo przez rabunek lub też przez statki zaopatrzeniowe przysyłane z Niemiec tak zwane „supply ships". Załoga „Atlantisa" składała się z 350 ludzi, uzbrojenie zaś z dział 6-calowych i wyrzutni torpedowych. Prócz tego „raider" rozporządzał samolotem, który wyszukiwał ofiary i ostrzegał statek przed niebezpieczeństwem.

Znów zaczęły płynąć dni, jedne podobne do drugich. Codziennie wypuszczano nas na odgrodzoną brezentem część pokładu, gdzie leżeliśmy opalając się, grając w karty lub gadając.

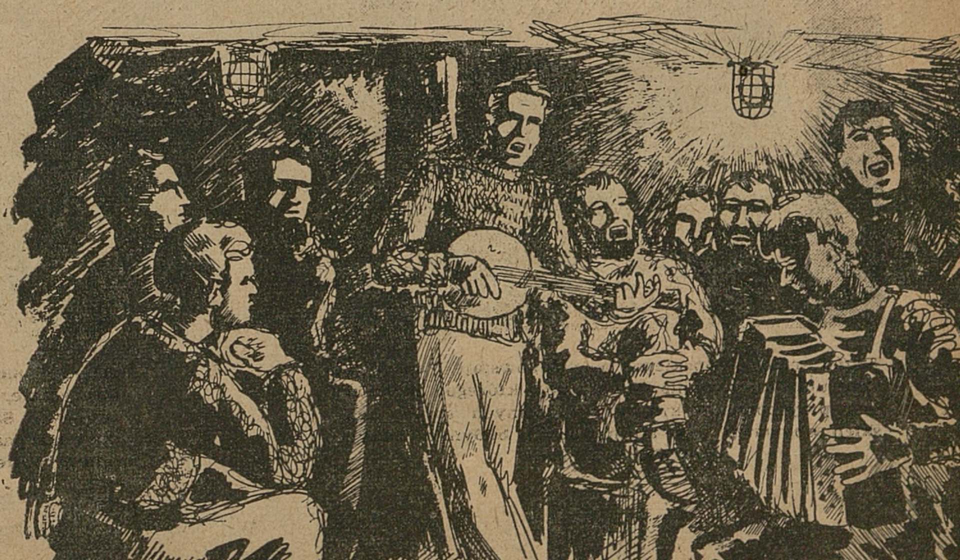
Maszyna pracowała całą mocą. Na horyzoncie pustka. Posuwaliśmy się na południe.

Któregoś dnia urządziliśmy w międzypokładzie wieczór pieśni. Atmosfera między załogami stawała się bardzo serdeczna i nawet Anglicy nie przypominali wcale tego sztywnego typu, o jakim czytamy w książkach. Wielu z nich miało już po kilka podobnych przygód w tej wojnie: jeden był poprzednio na statku zatopionym przez niemiecki pancernik „Graf von Spee". Po wzięciu do niewoli został wysłany na statku zaopatrzeniowym „Altmark" do Niemiec razem z trzystu swymi towarzyszami. „Altmark" tropiony przez Anglików schronił się do jednego z fiordów Norwegii (podówczas jeszcze neutralnej). Niszczy-

---

*) „Atlantis" był przed swoją wojenną karierą własnością tow. okrętowego Hansa z Bremy i należał do tej samej serii statków o nazwach kończących się na „-fels" co i „Rheinfels" — obecny nasz „Kościuszko" (przyp. red).

... któregoś dnia urządziliśmy w międzypokładzie wieczór pieśni...



ciel „Cossack" wtargnął do fiordu, przybił do burty „Altmark'a", grupa angielskich marynarzy dostała się na pokład i w walce wręcz pokonała Niemców. Po otworzeniu ładowni, gdzie zamknięci byli jeńcy i uwolnieniu ich — „Cossack" wycofał się poza pas wód terytorialnych. Było wśród nas także kilku, którzy przeżywali storpedowanie. Dwóch uczestniczyło w zatonięciu pięknego transatlantyka „Empress of Britain" (42000 BRT), który został zbombardowany i zapalony przez samoloty, a następnie storpedowany przez okręt podwodny. Część załogi została wyratowana przez polski niszczyciel „Burzę".

Jak zdołaliśmy stwierdzić, „Silvaplana" była z kolei 23-im statkiem schwytanym przez „Atlantis". W szpitalu okrętowym znajdowało się kilku chorych z poprzednich statków, wśród nich pewien Amerykanin z egipskiego parowca pasażerskiego „Zamzam", którego zatopienie narobiło wiele szumu w prasie neutralnej, szczególnie amerykańskiej *), gdyż na pokładzie znajdowała się ekipa Amerykańskiego Czerwonego Krzyża.

W tydzień po opuszczeniu „Silvaplany" znaleźliśmy się w zwrotnikowym pasie cisz, w tak zwanych „końskich szerokościach". Cisza, martwa fala i wielkie zwały cumulusów na niebie wskazywały na to, że wyszliśmy ze strefy passatu.

Którejś nocy zastopowaliśmy na pełnym morzu, a gdy rankiem wypuszczono nas na pokład, zobaczyliśmy obok kilka innych statków, zakotwiczonych niedaleko „Atlantisa". Serca nam zabiły żywiej, gdy wśród nich dostrzegliśmy naszą poczciwą „Silvaplanę"!

Jak mogliśmy zaobserwować, to prócz niej jeden jeszcze statek był schwytanym pryzem, dwa to były „rajdery", bodajże „Cormoran" i „Komet", pozostały — statek zaopatrzeniowy.

*) Ameryka nie była jeszcze w stanie wojny z Osią.

Maszyny odpoczywały. Niemcy składali sobie wizyty. Na „Silvaplanę" pompowano ropę. Wywołało to szereg domysłów z naszej strony. Żyliśmy w gorączce i podnieceniu. Po paru dniach nastąpiło to, czego nie oczekiwaliśmy: całą naszą załogę przewieziono z powrotem na „Silvaplanę", obsadzoną zresztą silnie przez Niemców. Pod ich strażą i komendą ruszyliśmy całą parą naprzód na NE czyli w kierunku Cap Horn. Na pokładzie zabezpieczono cały sprzęt, mocując wszystko co się dało. Spodziewając się ciężkiej pogody zabito iluminatory. Przy burtach i w maszynowni umieszczono bomby, by statek można było w każdej chwili zatopić.

Z każdym dniem pogoda stawała się coraz gorsza, przyszedł deszcz ze śniegiem i wielka fala zalewała pokład. Pomimo to nieprzerwanie dążyliśmy naprzód. „Nasi" Niemcy zastosowali wszelkie środki ostrożności: wystawili kilku obserwatorów zaopatrzonych w lornetki na salingu oraz na mostku nawigacyjnym, a po wyrzuceniu śmieci lub pompowaniu oliwy zmieniali kurs ze względu na ślady.

Wachty odbywaliśmy jak poprzednio. Niemcy nie będąc pewni końca tej podróży starali się utrzymywać dobre stosunki z załogą. Pomimo to jednak pilnowano nas nieustannie.

Cap Horn mijamy z daleka, przylądek jest niewidoczny, morze silnie wzburzone, pokład stale pod wodą, widoczność słaba. Wychodzimy na Atlantyk, trzymając się jak najdalej od Wysp Falklandzkich, bazy Floty Brytyjskiej. Płyniemy na północ. Pogoda poprawia się stopniowo, znów przechodzimy strefę passatu, zbliżamy się do równika. Przychodzą upały, temperatura wody dochodzi do 29 stopni C. Każdej chwili można się spodziewać spotkania z brytyjskim okrętem patrolującym. Niestety — nic. Codziennie jesteśmy o trzysta mil dalej na północ, jest połowa listopada, noce stają się coraz dłuższe.

Wśród załóg panuje podniecenie. Przy przerywaniu blokady dużo, bardzo dużo zależy od szczęścia! Pewnego razu wśród Niemców wybucha wielka uciecha. Oto z głębi oceanu wynurza się niemiecki okręt podwodny. Zmieniamy kurs na East, a okręt podwodny w charakterze eskorty — za nami. Jesteśmy w połowie drogi pomiędzy Bermudami a Wyspami Azorskimi.

Zbliża się kulminacyjny punkt podróży. Niemcy wzmacniają czujność i nie rozstają się prawie z lornetkami.

Mimo tego, gdy któregoś dnia nad ranem schodzę ze zmiany przy sterze i idę budzić chłopca kuchennego, spostrzegam z pokładu światło na trawersie. Niemcy nie zwracają na nie uwagi, zajęci obserwowaniem okrętu podwodnego, który idzie za nami. Ależ gapy! Ja ich nie myślę uprzedzać! Gdy wracam do steru Niemcy jeszcze nie widzą świateł parowca, choć ze sterówki można je dokładnie zaobserwować. Zaczyna się rozwidniać. Naraz niemiecki oficer wachtowy spostrzega światło — konsternacja. Przybiega wezwany komendant. Gorączkowa narada — co robić? Jest za późno na zmianę kursu. W nas wstępuje otucha — jeśli spostrzegą i zawiadomią kogo trzeba, może nas jaki okręt wojenny zdąży uwolnić! Niestety, tym razem mają szkopy szczęście, a tamci są z kolei gapy: statek wymija nas z daleka i znika za widnokręgiem.

Tegoż dnia zjawia się nad nami niemiecki samolot. Zbliżamy się do Europy. Jak wnioskujemy z kursu, idziemy do jednego z portów francuskich. W nocy widać wybrzeże Hiszpanii, poznaję światła w La Coruna. Rano otaczają nas cztery niemieckie Vorpostenbooty, samolot krąży nad nami, przechodzimy jakieś pola minowe. Wchodzimy w ujście Garonny, na pokładzie zjawia się pilot

... Dalsze salwy spowodowały wybuch amunicji...



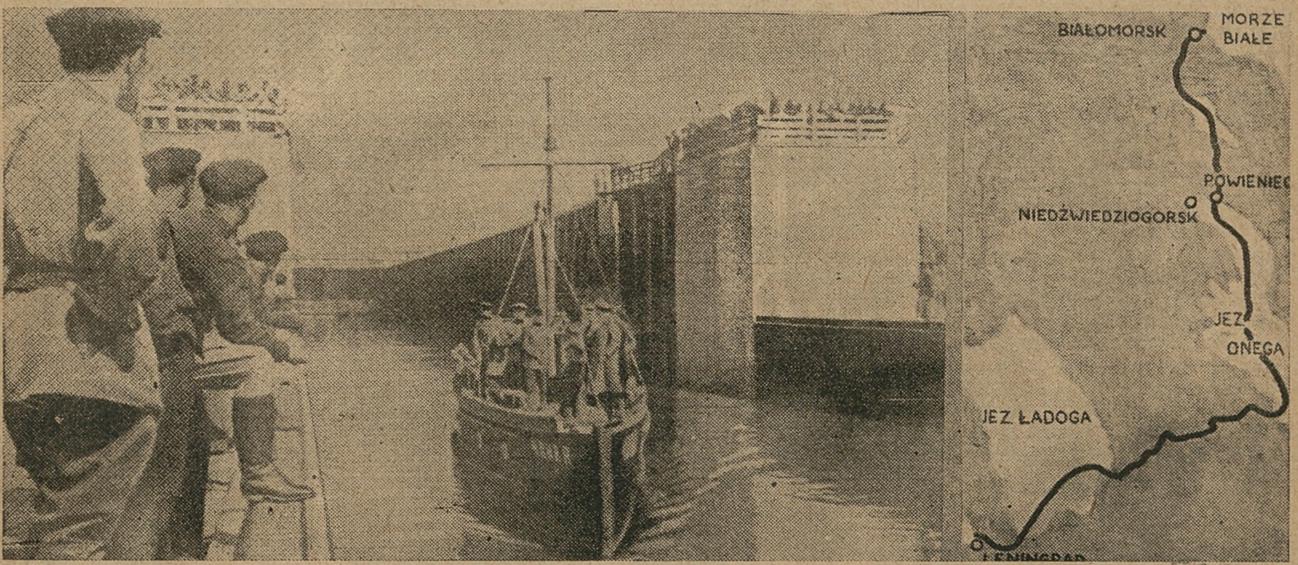
MORZE BIAŁE — BAŁTYK — MORZE KASPIJSKIE

Wykuty w ogniu rewolucji i wojny domowej Związek Radziecki już w pierwszych latach swego istnienia dał wyraz zrozumienia doniosłości zagadnień morskich. Trudno co prawda zmienić człowiekowi warunki geograficzne, trudno było narodom Związku Radzieckiego zamieszkałym w głębi lądu myśleć kategoriami morskimi. Jednak silna wola potrafi wiele zdziałać. W przeciągu kilkunastu lat wielkie osiągnięcia na odcinku morskim potrafiły wpłynąć na zmianę lądowej mentalności radzieckiego człowieka.

Pierwszym i jednym z największych osiągnięć było przekopanie kanału Białomorskiego, następnie kanału Moskwa—Wołga. Oba te kanały w znacznym stopniu zmieniły warunki geograficzne ZSRR, wpływając przez zbliżenie poszczególnych mórz na zwiększenie się stopnia morskości państwa. Związek Radziecki zajmujący jedną szóstą część powierzchni ziemi, posiada także wielkiej długości wybrzeże morskie. Linia brzegów morskich jest jednak naogół słabo urozmaicona, a odległość mórz oblewających ten olbrzymi kraj jest tak wielka, że utrzymanie gęstych linii komunikacyjnych morskich przedstawia nielada trudność. Wystarczy powiedzieć, że statek płynący z morza Bałtyckiego na morze Ochockie, np. z Leningradu do Władywostoku, musi przebyć ogromną przestrzeń wokół całej Europy i Azji. Rząd radziecki potrafił jednak w znacznym stopniu zmienić tak niedogodne warunki geograficzne przez wyznaczenie nowego szlaku morskiego, t. zw. Drogi Północnej wiodącej morzami arktycznymi z morza Białego przez cieśninę Beringa na morze Ochockie, oraz przez wybudowanie kanałów łączących morze Białe, Bałtyckie i Kaspijskie.

Kanał Białomorski jest osiągnięciem na miarę światową. Został on zbudowany w okresie pierwszej pięciolatki. Pełna jego nazwa brzmi: „Kanał Białomorsko-Bałtycki imienia Stalina". Łączna długość

Fragment jednej ze śluz na kanale Białomorskim. Obok trasa kanału.



i wprowadza nas do Bordeaux. Cumujemy w trzy miesiące od wyjścia z Surabaja. Zamiast do Nowego Jorku trafiliśmy do okupowanej przez Niemców Europy.

W dwie godziny po przybyciu do portu przyjeżdżają samochody i pod eskortą wojska przewożą nas do obozu przejściowego w Bordeaux, a poźniej transportem po przez Francję do obozu dla marynarzy pod Bremą. Jakież wielkie jest nasze zdumienie, kiedy znajdujemy tu już w komplecie załogi „Balzac'a" i „Totenham'a" przybyłe wcześniej na „rajderze" „Komet".

Obóz liczył w tym czasie około trzech tysięcy osób. Byli tam pierwsi rybacy złapani w dniu wybuchu wojny, marynarze spod Dunkierki, z Krety, z Narwiku, z St. Nazaire i ze wszystkich siedmiu mórz, gdzie tylko operowały „rajdery" i okręty podwodne. Czasem był jeden jedyny człowiek ocalały ze statku, czasem cała załoga licząca kilkadziesiąt osób.

W parę tygodni po nas zjawił się w obozie ranny Amerykanin z „Zamzam", który znajdował się w szpitalu na „Atlantis". Od niego dowiedzieliśmy się o dalszym losie naszego ciemiężcy. Opowiadanie to przyniosło nam satysfakcję:

Otóż stało się to pewnego listopadowego dnia na Południowym Atlantyku w pobliżu wyspy Wniebowstąpienia. „Atlantis" zdążający po przeszło dwuletnim rejsie w kierunku „Heimatu" — stracił samolot, który uległ wypadkowi. Skutki braku rozpoznania nie dały na siebie czekać. Następnego dnia koło południa „oko" zameldowało krążownik na kursie. Trójkominowa sylwetka wynurzyła się szybko spoza widnokręgu. Rozpoznano krążownik „Devonshire". Kilka minut później wyrzucony z katapulty brytyjski samolot zasygnalizował — „what ship"? —

„Atlantis" wydał się Anglikom podejrzany, bowiem bezpośrednio po rozkazie zatrzymania się przyszły dalsze sygnały z żądaniem szczegółowych informacji. Korsarz poczuł, że jest z nim krucho i wykorzystując ostatnią szansę, próbował wycofać się pod ochroną zasłony dymnej. Druga bodaj z kolei salwa z „Devonshire" trafiła w śródokręcie powodując pożar i zabijając dowódcę. Niemcy zaczęli w popłochu opuszczać statek. Dalsze salwy spowodowały wybuch amunicji. Po paru minutach „Atlantis" zanurzył się w głębinach Oceanu Atlantyckiego. Tak skończył swą karierę jeden z najgroźniejszych niemieckich „rajderów".

„Devonshire" pozostawił załogę niemiecką na szalupach. Rozbitkowie po kilku dniach błądzenia natrafili na swój statek zaopatrzeniowy, który wracał do Niemiec. Ale w momencie kiedy mieli się okrętować, ponownie zjawił się „Devonshire" i zatopił go. Niemcy, a z nimi i Amerykanin z „Zamzam" pozostali na szalupach i tratwach. Po dalszych kilku dniach nadpłynęły niemieckie i włoskie okręty podwodne, zabrały rozbitków i przywiozły do Niemiec.

Jakie były dalsze losy naszej „Silvaplany" o tym przez długi czas nic nie wiedzieliśmy. Dopiero po wojnie okazało się, iż Niemcy i ją również przerobili na „rajdera" po czym wysłali na Atlantyk. Sądzę, że nie mieli z niej wielkiej pociechy. W maju 1943 roku zatopiły „Silvaplanę" angielskie krążowniki „Glasgow" i „Adventure".

Pięknym i dobrym statkiem była „Silvaplana". Niestety, brak jej było szczęścia. A szczęście jest potrzebne nie tylko ludziom ale i statkom. Bo statki żyją i czują niczem żywe istoty. Tak przynajmniej wierzymy my — marynarze.

Ludwik Walasik.

kanału wynosi 227 kilometrów i jest on dostępny dla jednostek morskich znacznej nawet wielkości. Wybiega on spod Leningradu i przez jezioro Ładogę, Onegę i kilka mniejszych jezior wpada do morza Białego łącząc je nie tylko z Bałtykiem, ale i z siecią dróg wodnych dorzecza wołżańskiego, kamskiego i moskiewsko-okskiego. Praca przy budowie kanału była nadzwyczaj ciężka, gdyż przebiega on przez wschodnią część płyty fińskiej, zbudowanej z granitu i twardych skał, które trzeba było rozbijać przy pomocy kilofów, łomów a nieraz i materiałów wybuchowych. Mimo to budowa jego została wykonana w rekordowym czasie 20-tu miesięcy. Jest to osiągnięcie wielokrotnie większe od wszystkich dotychczasowych na tym polu. Np. kanał Panamski posiadający długość zaledwie 81 kilometrów, był budowany przez 32 lata, a kanał Suezki, o długości 170 kilometrów — przez 10 lat. To porównanie mówi o ogromie pracy i poświęcenia, jakie zostały włożone w budowę kanału Białomorskiego. Korzyści, jakie przyniósł on w ciągu kilkunastu lat swego istnienia wynagrodziły wielokrotnie włożoną weń pracę. Tysiące i miliony ton towarów, które przeszły przez kanał w tym czasie, przyczyniły się do dalszego rozwoju gospodarki Zwiazku Radzieckiego, a ponadto do aktywizacji obszarów północnych, przylegających do kanału, a zaniedbanych gospodarczo w okresie caryzmu. Podczas wojny z Niemcami kanał Białomorski także zdał swój egzamin, chociaż w pewnych odcinkach przez dłuższy okres pozostawał pod bezpośrednim zagrożeniem niemieckim. Mimo to i mimo ataków nieprzyjacielskiego lotnictwa, kanał spełniał swe zadanie dostarczania materiałów na front. Uszkodzenia zadane przez Niemców zostały w krótkim czasie po wojnie naprawione i obecnie kanał Białomorski jest jak dawniej wprzągnięty do pracy nad podniesieniem dobrobytu kraju.

Niemniejsze znaczenie posiada kanał Moskwa—Wołga, który nie tylko łączy te dwie rzeki, ale także morze Białe i Bałtyckie z Kaspijskim i pomimo swojego śródlądowego charakteru jest niejako uzupełnieniem kanału Białomorskiego. Kanał Moskwa—Wołga budowany był nieomal równolegle z Białomorskim, lecz budowa jego trwała o wiele dłużej, bo 4 lata i osiem miesięcy, co jednak jest również swego rodzaju rekordem, jeśli się weźmie pod uwagę jego długość, wynoszącą 126 kilometrów i to, że przebiega on przez tereny wyżynne. Dla zasilenia go w wodę wybudowany został potężny rezerwuar wodny t. zw. „Moskiewskie Morze“ o długości ponad dwadzieścia kilometrów. Kanał posiada 11 śluz, 8 zapór, 5 stacji pomp i 8 elektrowni wodnych oraz szereg innych urządzeń hydrotechnicznych, zapewniających utrzymanie wymaganego poziomu wody. Elektrownie wykorzystujące siłę wodną, uzyskaną przez spiętrzenie wody kanału przy zaporach, zasilają nie tylko jego urządzenia ale również moskiewski obszar przemysłowy. Dzięki wybudowaniu tego kanału, Moskwa stała się portem trzech mórz: Bałtyckiego, Białego i Kaspijskiego. Powstały tu wielkie przystanie przyjmujące dziennie tysiące ton ładunku ze wszystkich krańców Związku.

W roku bieżącym upłynęło 10 lat od momentu uroczystego otwarcia kanału Moskiewskiego (tak bowiem został nazwany kanał Moskwa—Wołga). Suma pracy wykonanej w ciągu tych 10-u lat wyraża się imponującymi cyframi: kanałem przepłynęło 25 milionów pasażerów oraz przewieziono około 190 milionów ton towaru, w tym zboże, ryby, sól, naftę, drzewo, rudy, kamień itp.

Kanał Białomorski i kanał Moskwa—Wołga stanowią obecnie całość jako wielki systemat wodny sprzęgający odległe morza i kraje ZSRR w jeden sprawnie funkcjonujący organizm gospodarczy. Plany rządu radzieckiego idą jednak jeszcze dalej w kierunku zaktywizowania morskiej gospodarki Związku przez wybudowanie szeregu nowych kanałów. Między innymi już w najbliższych latach przystąpi się do pracy nad kanałem, który połączy kanał Moskwa—Wołga z morzami Azowskim i Czarnym, czyniąc Moskwę już nie portem trzech — ale pięciu mórz.

Praca na odcinku morskim w ZSRR prowadzona mądrze i przy użyciu olbrzymich środków daje coraz większe i coraz bardziej widoczne rezultaty. Już dziś Związek Radziecki, dysponując flotą dochodzącą do 2 milionów ton, szeregiem nowoczesnych portów i własnym przemysłem stoczniowym, stanowi poważną rosnącą z roku na rok siłę na morzach świata. Przestawianie państwa z mocarstwa kontynentalnego na tory morskie wzmaga jego potencjał gospodarczy, zapewniając dalszy wzrost dobrobytu wśród obywateli i znaczenia w świecie.

J. Wójcicki

Trzeci Konkurs „Żeglarza”

W ramach ogłoszonego w numerze 7/47 konkursu na wspomnienia z letnich kursów pracy morskiej — napłynęło do Redakcji 157 prac. Są one obecnie rozpatrywane przez sąd konkursowy. Listę nagrodzonych uczestników a także wybór najcelniejszych utworów zawierać będzie następny, lutowy numer „Żeglarza“.

REDAKCJA.

KURS PRZODOWNIKÓW WYCHOWANIA MORSKIEGO

Grono Wasze nieco się zmniejszyło, bo nie wszyscy nadesłali odpowiedzi na ankietę o kursach pracy morskiej. Uwagi, które od Was otrzymaliśmy są starannie rozpatrywane i zostaną wzięte pod uwagę w r. 1948. Okazaliście w ten sposób prawdziwą pomoc PCWM-owi.

A teraz z kolei zabierajcie się do drugiej OBOWIĄZKOWEJ ankiety. Należy odpowiedzieć na pytanie:

„Co mi się podoba, co się nie podoba i co chciałbym dodać lub zmienić w „Żeglarzu“?

Termin nadesłania odpowiedzi — 28 lutego. Zarazem na tej samej kartce załączcie zwięzłą odpowiedź na pytanie:

„W jakim najwygodniejszym dla mnie czasie chciałbym brać udział w miesięcznym kursie przodowników w lecie?“

W zależności od Waszych odpowiedzi ustalone zostaną terminy kursów przodowników. Piszemy o MIESIĘCZNYM KURSIE, bo przewidziane jest 2 tyg. szkolenie i 2 tyg. pełnienia funkcji podinstruktorskiej na kursach pracy morskiej dla najlepszych z Was.

Pamiętajcie o rozwijaniu działalności wśród kolegów. Póki nie zapóźno — zabierzcie się do zorganizowania wystawy morskiej. Nadsyłajcie sprawozdania z Waszych osiągnięć. Zwracamy uwagę, że na kurs letni dostaną się tylko najaktywniejsi.

No i powiększajcie własny zasób wiedzy o morzu — omówienie czasopism morskich w tym numerze jest w dużym stopniu dla Was przeznaczone.

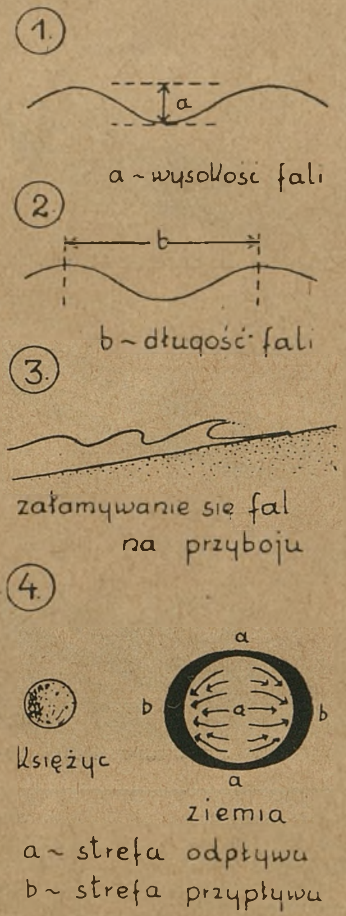
Jeżeli chcecie o coś istotnie ważnego zapytać redakcję lub macie jakieś sprawy do administracji — nie piszcie tego razem z ankietą, lecz na osobnej kartce, choć w tej samej kopercie.



Rzadko morze zamiera w bezruchu jak gładka tafla lustrzana. Powierzchnia jego prawie nie zna spoczynku.

Pierwszym wichrzycielem jej spokoju jest wiatr. Najlżejszy powiew marszczy wodę, a silniejsze podmuchy wywołują falowanie, które zwiększa się ze wzrostem szybkości wiatru. Najsilniejsze huragany, wiejące nad rozległymi obszarami oceanów wzbudzają fale dochodzące do 15 m. wysokości (wysokość fali — to różnica między poziomem grzbietu i doliny — rys. 1) i kilkuset metrów długości (długość fali — to odległość między dwoma grzbietami lub dolinami — rys. 2). Na morzach mniejszych, jak np. nasz Bałtyk, największe fale nie przekraczają kilku metrów wysokości i stukilkudziesięciu długości. Wbrew naiwnym obrazkom, fale na pełnym morzu nie tworzą się wałami, ale wznoszą się w nieregularnych pagórkach, pokrytych mniejszymi falami. Silny wiatr pieni grzbiety, tworząc t. zw. grzywy. Specyficzny kształt przybierają fale przy brzegu. Właśnie tu układają się w pasy toczących się wałów, a na płyciźnie załamują się i z szumem zalewają plażę. Nazywamy to przybojem (rys. 3).

Drugim sprawcą nieustannego ruchu oceanów i mórz otwartych jest księżyc. Siła przyciągania jego masy wywołuje na ziemi — w okolicach punktu znajdującego się w danym momencie najbliżej księżyca — podniesienie poziomu wody czyli przypływ. Podobne zjawisko powstaje w przeciwnym punkcie kuli ziemskiej. Natomiast na szerokim pasie między obu obszarami przypływów poziom wody ulega obniżeniu (odpływ). — Na morzach zamkniętych, jak np. nasz Bałtyk, zjawisko to występuje w stopniu nieznacznym, natomiast u brzegów oceanów i mórz otwartych fala przypływu spiętrza wodę o kilka a w zwężających się cieśninach, jak np. Kanał La Manche nawet o kilkanaście metrów. Ponieważ wirująca wokół swej osi kula ziemska co 24 godz. 50 minut powraca do poprzedniego położenia w stosunku do księżyca, każdy punkt na niej znajdzie się w ciągu tego czasu 2 razy w strefie przypływu i 2 razy w strefie odpływu. Zmiana poziomu morza następuje więc co 6 godzin i 12,5 minut.



Wreszcie znamy trzeci rodzaj ruchów wody morskiej — prądy, powstające z rozmaitych przyczyn. Wywoływać je mogą stałe wiatry, wiejące z jednego kierunku (passaty), różnica poziomów wody (np. Morze Czerwone szybko paruje i z tego powodu powstaje prąd napływającej doń wody z Oceanu Indyjskiego), różnica zasolenia, nagrzania wody i t. d.

Wszystkie wymienione ruchy wody morskiej: falowanie, przypływ i odpływ oraz prądy odbywają się w warstwach powierzchniowych morza. W głębinach panuje odwieczny, niczym nie zakłócony spokój.

Zadanie Nr 3

Wymień znane Ci polskie miasta portowe, osady rybackie i mniejsze miejscowości położone nad brzegiem morza i wód przyległych (zalewy, zatoka, ujścia rzek).

Odpowiedź napisz na kartce pocztowej (jeśli już nadesłałeś przedtem zgłoszenie), lub na połówce kartki zeszytowej, jeśli chcesz dołączyć do tej samej koperty świeże zgłoszenie lub odpowiedzi na zadania nr. 1 i 2. Pisz drobno żeby zmieścić. Nie zapominaj o podpisie i adresie. Termin nadesłania: 15 marca 1948. Punktacja — za każde 7 nazw — 1 punkt. W wypadku reszty pozostałej przy dzieleniu ilości nazw przez 7 wynoszącej 4—6 zalicza się 1 punkt. Za punktualność — 2 punkty, za przestrzeganie wskazówek o formie odpowiedzi — 2 punkty.

obecne zajęcie ....

przynależn. do organ. młodzieżowej ....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza" ....

Wyciąć, wypełnić i przesłać do Redakcji „ŻEGLARZA" **— Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, PCWM**

STOCZNIA OKRĘTOWA

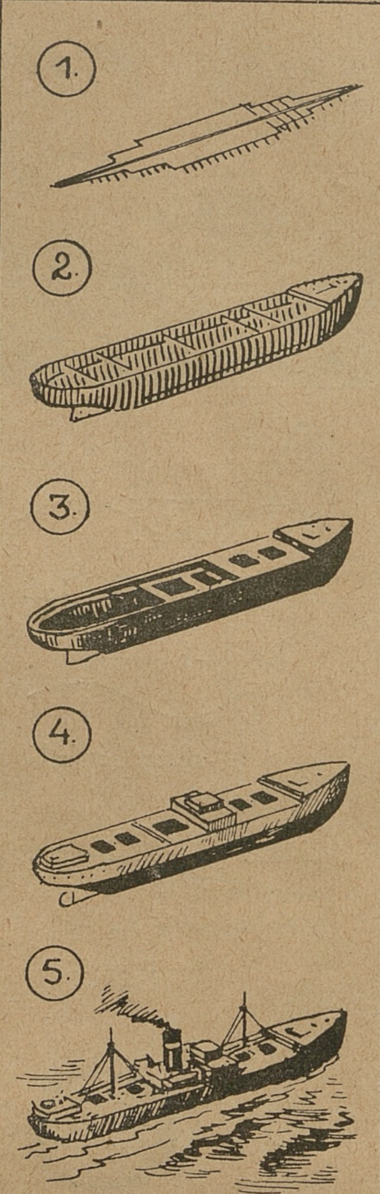
Miejsce, gdzie rodzi się statek, nazywamy stocznią. Żeby uniknąć oszołomienia ruchem, jaki tam panuje w czasie pracy, spróbujmy najpierw obejrzeć stocznię zastygłą w spokoju po skończonym dniu roboczym.

Ale nie uda się nam uniknąć oszołomienia. Mimo ciszy i bezruchu przygniatające wrażenie wywrze ogrom urządzeń technicznych. Oto wielkie betonowe pochylnie — kolebki statków, na których montuje się kadłuby; oto — doki pływające, w których podnosi się statki do remontu części podwodnej; oto — potężne dźwigi do przenoszenia wielotonowych ciężarów; oto — rozległe hale z piecami odlewniczymi, kuźniami, młotami, setkami różnych obrabiarek od najcięższych do najbardziej precyzyjnych, gdzie przygotowuje się elementy statku montowane potem w całość na pochylni. Oto wreszcie pojemne składy różnorakich materiałów.

Rzadko można spotkać w głębi lądu fabrykę tak wielką jak stocznia. Nic w tym dziwnego. Przecież statek morski jest największą i jedną z najbardziej skomplikowanych konstrukcyj, jakie stworzyła technika. Z konieczności stocznia musi być więc zespołem potężnych i wszechstronnych urządzeń, służących do przetwarzania dziesiątek tysięcy ton stali i innych materiałów na pływające kolosy, wyposażone w szereg instalacji i mechanizmów zapewniających samodzielność ruchów, sprawność i bezpieczeństwo żeglugi oraz w odpowiednie pomieszczenia dla załogi, pasażerów lub ładunków.

Zbiorowy, zgrany wysiłek tysięcy fachowców składa się na powstanie statku. Spójrzmy, jak rano ogromny teren stoczni zaludnia się pracownikami. Jedna po drugiej ruszają obrabiarki pod okiem doświadczonych majstrów, kraniści uruchamiają dźwigi, zaczynają bić młoty, błyskać aparaty spawalnicze.

Tysiące spracowanych rąk robotniczych nurza się w codziennym trudzie, bez którego te wszystkie doskonałe urządzenia byłyby martwymi i bezdusznymi bryłami. —



Jednocześnie zaludniają się budynki biur, gdzie pulsuje życiem mózg stoczni. Rozpoczynają codzienny wysiłek umysłowy konstruktorzy, których myśli przelewają na papier kreślarze, biuro ruchu rozdziela zadania i kontroluje wykonanie, biuro zakupów troszczy się o dopływ materiałów, biuro finansowe i pozostały aparat administracyjny spełnia szereg zadań, zapewniających należyte funkcjonowanie całości.

Płynie powszedni, zwykły dzień. Wielka brama stoczni wchłania wagony kolejowe, załadowane blachą i belkami stalowymi, drzewem, farbami itp.; auta ciężarowe zwożą transporty różnego sprzętu, materiałów elektrycznych, instalacyjnych i gotowych części wyposażenia statku. Wszystkie te materiały czeka najpierw odpoczynek w magazynach, skąd dopiero wydane zostaną do przetworzenia w warsztatach lub bezpośrednio do zainstalowania na statku.

To jest sens pracy stoczni: przekształcić ten strumień wszelakich materiałów napływających z całego zaplecza w jedną potężną całość: statek morski. Rodzi się on najpierw w biurach na papierze — na rysunkach, w obliczeniach i zamówieniach materiałowych. Ucieleśnia się w rękach robotników nadających odpowiednie kształty poszczególnym elementom i montujących je w całość na pochylni. — Widzimy, jak położono już dno (rys. 1). Oto wyrasta las belek stalowych stanowiących wiązania kadłuba (rys. 2). Wiązania te pokrywa się poszyciem ze stalowych blach (rys. 3). Statek jest już gotów do spuszczenia na wodę (rys. 4). Wykończony ostatecznie — rozpoczyna służbę w żegludze (rys. 5). Stocznia spełniła kolejne zadanie — dostarczyła flocie nową jednostkę.

Kurs przygotowawczy

obowiązuje wszystkich kandydatów na letnie kursy pracy morskiej. Uczestnikiem jego zostaje automatycznie każdy prenumerator „Żeglarza", który wytnie, starannie wypełni i nadeśle do Redakcji umieszczone obok zgłoszenie. W każdej chwili można zgłosić się na kurs i nadesłać zaległe zadania (ogłoszone w n-rze 7 i 8/9 z 1947 r.) jednak nie później jak do 15 marca r. b., oczywiście nie otrzymując punktów za punktualność, które zyskiwali wcześniej zgłoszeni. Kurs odbywa się systemem korespondencyjnym. Obowiązki uczestników są następujące:

1) prenumerowanie i uważne czytanie „Żeglarza",
2) przyswojenie wiadomości podanych w artykułach z cyklu „kurs przygotowawczy", umieszczanych po dwa w każdym numerze,
3) wykonanie zadań ogłaszanych w każdym numerze „Żeglarza",
4) wykonanie arkusza zadań sprawdzających na zakończenie kursu,
5) przestrzeganie wymagań Redakcji co do terminów i formatu odpowiedzi,
6) czytanie książek i czasopism na tematy morskie celem gromadzenia wiadomości o morzu.

PRZEPISY PORZĄDKOWE

Zgłoszenie nadsyła się tylko raz. Odpowiedzi na zadania należy czytelnie podpisywać imieniem i nazwiskiem, podając zarazem swój adres. Redakcja nie udziela wyjaśnień, ile kto uzyskał punktów. Dokładne warunki kursów pracy morskiej zostaną podane w jednym z następnych numerów.

PUNKTY KARNE

Uczestnikom kursu, którzy kilkakrotnie nadsyłają zgłoszenie, pytają się o ocenę zadania, o warunki kursów pracy morskiej lub o sprawy wyjaśnione już w „Żeglarzu" — Redakcja odlicza od ogólnej punktacji 10 punktów karnych za nieuwagę i niestosowanie się do przepisów porządkowych.

ZGŁOSZENIE NA KURS PRZYGOTOWAWCZY

Nazwisko i imię ....

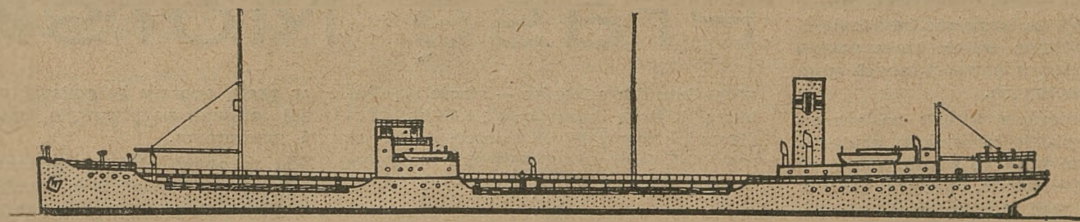
adres ....

data urodz. .... zawód ojca ....

wykształcenie ....

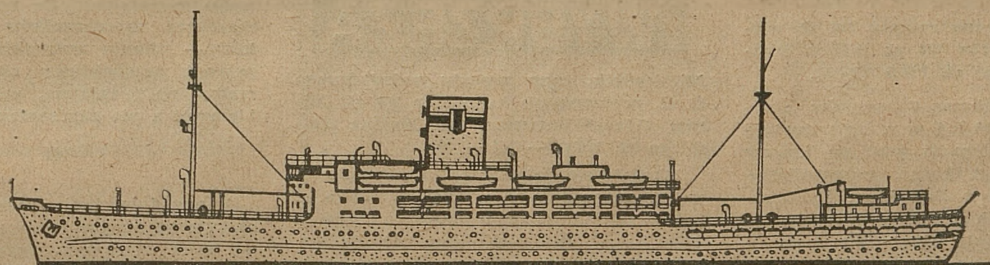
POLSKA FLOTA HANDLOWA

(CIĄG DALSZY)



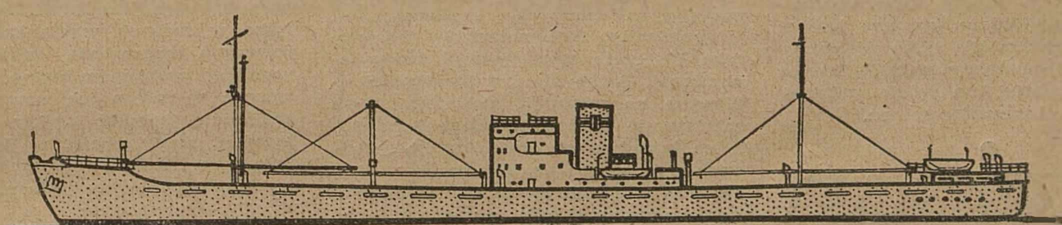
KARPATY, SPAF, (ex „Adria", ex „Empire Tageos", ex „Kazbek"), GAL, tankowiec, zbudowany w 1927 r. na stoczni Deutsche Schiff-u. Maschinenbau A.G. „Weser", Brema (Niemcy), 6487 BRT, 3785 NRT, 9500 TDW, długość 131 m, szerokość 17 m, zanurzenie 6 m, motorowiec (4 silniki 6-cio cylindrowe), 2100 KM, 1 śruba, szybkość 12 węzłów, 2 pokłady, załoga 48 ludzi, zatrudniony w transporcie produktów naftowych z portów Zatoki Perskiej do kraju.

Uwaga: Pierwszy polski tankowiec oceaniczny. Otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej 3.5.47 r.



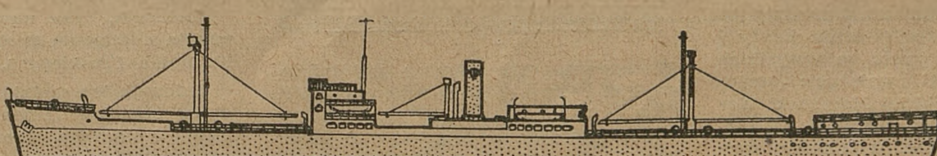
JAGIEŁŁO, SPEN, (ex „Dogu", ex „Duala", ex „Empire Oak", ex „Piotr Wielikij"). GAL, pasażersko-towarowy, zbudowany w 1939 r. na stoczni Blohm & Voss w Hamburgu (Niemcy), 6140 BRT, 3142 NRT, 3000 TDW, długość 125 m, szerokość 16 m, zanurzenie 6 i pół m, parowiec, (2 maszyny parowe oraz niskoprężne turbiny), 4600 KM, 2 śruby, 15 węzłów, część ładowni posiada urządzenia chłodnicze, 5 pokładów, 108 miejsc pasażerskich pierwszej klasy, 190 — drugiej klasy, oraz 339 — trzeciej klasy, przewidziany do obsługi ruchu pasażerskiego na szlaku Włochy — Ameryka Środkowa.

Uwaga: Otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej 22.5.47 r. Znajduje się obecnie na jednej ze stoczni włoskich, gdzie dostosowuje się jego kotły do paliwa płynnego oraz przebudowywuje wnętrza.



WARTA, znak rozpoznawczy jeszcze nie ustalony, (ex „Warthe", ex „Bratland"), GAL, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbudowany w 1939 r. na stoczni Lubecker Flenderwerke AG, Lubeka (Niemcy), ok. 8500 TDW*), długość 131 m, szerokość 17 m, zanurzenie 8 m, motorowiec (5-cylindrowy silnik MAN), 3400 KM, 1 śruba, szybkość 13 węzłów, 2 pokłady, 12 miejsc pasażerskich, przeznaczony do obsługi transoceanicznych linii regularnych (Daleki Wschód lub Ameryka Południowa).

Uwaga: Poniemiecki wrak wydobyty z wody w Gdyni jesienią 1946 r. (patrz „Żeglarz" nr 3 i 4/1946 r.). Remont przeprowadzany na Stoczni Gdańskiej — na ukończeniu.



BORYSŁAW, SPFK, (ex „Empire Hunter"), GAL, drobnicowiec, zbudowany w 1942 r. na stoczni W. M. Pickers Gill & Sons, ltd, Sunderland (Anglia), 5977 BRT, 4044 NRT, 8633 TDW, długość 122 m, szerokość 16 i pół m, zanurzenie 8 m, parowiec, 2000 KM, 1 śruba, szybkość 10 węzłów, 2 pokłady, załoga 53 ludzi, pływa jako tramp w żegludze oceanicznej (obecnie do Ameryki Północnej i Środkowej).

Uwaga: Otrzymany przez P.M.H. w 1943 r. jako rekompensata za statki zatopione w czasie działań wojennych. Należy do jednostek seryjnej, wojennej budowy (typ „Empire").

*) Brak narazie dokładnych danych dot. tonażu.

J. M.

(D. ciąg nastąpi)

MORZE I MY

Czytajcie Prasę Morską

Przyjrzyjcie się uważnie umieszczonym poniżej w dużym zmniejszeniu tytułowym winietom wszystkich naszych pism morskich.

Niech każda z nich utkwi Wam mocno w pamięci, aby zaalarmować świadomość, skoro przypadkiem wzrok Wasz natrafi na nią zagubioną w powodzi innych pism w kiosku gazetowym.

Nie poprzestańcie jednak na winietkach. Przeczytajcie informacje ogólne o cenie i adresie każdego pisma oraz jego krótką charakterystykę. Niestety, nie możecie bowiem zbyt pewnie liczyć, że znajdziecie i obejrzycie pismo morskie w kiosku (to będzie raczej rzadki a radosny wypadek). Najlepiej jest zaprenumerować choć na próbę.

A teraz zaczynamy nasz przegląd:

Jantar

PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ POMORSKICH I BAŁTYCKICH

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

Kwartalnik, cena zeszytu 110 zł, prenumerata półroczna 210 zł. Adres: Bydgoszcz, Al. 1 Maja 48, PKO VI-165.

Wydane dotychczas 7 zeszytów „Jantara" (3 w r. 1946 i 4 w r. 1947) zawiera w dziale artykułów 25 prac na tematy ekonomiczne, historyczne, etnograficzne i inne związane z Bałtykiem i Pomorzem, napisanych przez wybitnych fachowców. W dziale „Materiały i dokumenty" ukazało się 10 prac. Dział „Zagadnienia terenowe" poświęcony jest omówieniom gospodarki, kultury, nauki i szkolnictwa na Pomorzu. Bieżące informacje podaje „Kronika Pomorza" oraz „Kronika krajów bałtyckich". Poza tym każdy numer przynosi recenzje z książek, przegląd prac Instytutu Bałtyckiego, dyskusje i bibliografię.

Już z tych krótkich informacji możecie się zorientować, że „Jantar" to pismo naukowe, które nie każdego zainteresuje. Uczniowie liceów mający odpowiednie przygotowanie, szczerze interesujący się morzem nie tylko od strony technicznej i pragnący pogłębić swoje wiadomości znajdą tam źródło rzetelnej wiedzy humanistycznej o morzu.

●

PRZEGLĄD MORSKI

Kwartalnik, cena zeszytu 180 zł, prenumerata półroczna 360 zł. Adres: Gdynia, ul. Waszyngtona 44, PKO XI — 131.

Ukazały się dotychczas 3 numery liczące po stokilkadziesiąt stron każdy i przynoszące bogatą treść ze wszystkich dziedzin marynarki wojennej: wspomnienia z walk Polskiej Marynarki Wojennej w 1939 r., opisy działań na wszystkich frontach morskich w minionej wojnie, ogólne rozważania o nowej taktyce i strategii morskiej, omówienia nowych wynalazków (radar, loran), zestawienia strat morskich w wojnie 1939—45, przeglądy flot, sylwetki okrętów wojennych, obszerne przeglądy zagranicznej prasy morskiej, kronika, wiadomości lotnicze i bibliografia.

„Przegląd Morski" wydawany przez Dowództwo Marynarki Wojennej przede wszystkim dla oficerów — stanie się ulubioną lekturą każdego czytelnika „Żeglarza", który w swych zainteresowaniach morskich dużo uwagi poświęca marynarce wojennej.

●

TECHNIKA MORZA i WYBRZEŻA

Miesięcznik, cena zeszytu pojedyńczego 75 zł, prenumerata kwartalna 200 zł. Adres: Gdańsk-Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 24, PKO — XI — 54.171.

Ukazało się dotychczas 13 numerów (1 w 1946, 12 w 1947 r.) w tym 4 podwójne. Ostatni numer 11/12 wydany w znacznie zwiększonej objętości (cena 250 zł) poświęcony jest w całości portom polskim i zawiera plany wszystkich naszych portów oraz liczne artykuły o ich historii, odbudowie, stanie obecnym i planowanym rozwoju.

„Technika Morza i Wybrzeża" jest organem Morskiego Stowarzyszenia Technicznego, a więc treść zamieszczanych artykułów obraca się przede wszystkim wokół zagadnień budownictwa portowego i budownictwa okrętowego. Przeważa przy tym podejście praktyczne — opisy wykonywanych robót, omawianie planów czekających na rychłą realizację itp. Uzupełnieniem tych materiałów jest kronika Wybrzeża oraz przegląd prasy technicznej. Pismo nie jest bynajmniej obliczone na młodzież, ale niewątpliwie zainteresuje każdego młodego kandydata na inżyniera czy technika, który będzie posiadał podstawowy zasób wiedzy ogólnej, jaką daje gimnazjum i liceum, oraz pewną znajomość spraw morskich, jaką dają lektura „Żeglarza" i kursy pracy morskiej w PCWM.

●

Morski Przegląd Gospodarczy

ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Miesięcznik, cena numeru pojedyńczego 40 zł. Adres: Gdynia, Świętojańska 99. PKO — XI — 111.

Treść wydanych dotychczas 19 numerów (7 w r. 1946, 12 w r. 1947, w tym 3 podwójne) obejmuje wszelkie zagadnienia gospodarcze morza i wybrzeża omówione w kilkudziesięciu krótkich artykułach oraz w licznych kronikach. Pismo ma nastawienie praktyczne — artykuły poruszają aktualne, praktyczne zagadnienia życia gospodarczego a często zwracają uwagę na bolączki. Kronika i przeglądy — przynoszą bieżące informacje ważne dla wszystkich wciągniętych w pracę aparatu gospodarki morskiej w jej sektorze państwowym, spółdzielczym i prywatnym.

I to pismo nie jest przeznaczone dla młodzieży. Jednak dla kandydatów do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego lub pragnących pracować w handlowej obsłudze portów — stanowić będzie doskonałe wprowadzenie do zagadnień zawodowych. Ministerstwo Oświaty zaleciło „Morski Przegląd Gospodarczy" do bibliotek szkół zawodowych.

Wymienione 4 pisma morskie są organami specjalnymi dla: zagadnień naukowych, technicznych, gospodarczych i wojenno-morskich. Ze względu na swój charakter miesięczników lub kwartalników — ujmują wszystkie zagadnienia z pewnej perspektywy czasu, wybierają rzeczy najważniejsze, zajmują się problemami a nie zdarzeniami.

●

Powszednie życie morza i wybrzeża chwyta na gorąco morska prasa codzienna, której czołowym reprezentantem jest:

DZIENNIK BAŁTYCKI

Dziennik, cena numeru 3 zł., prenumerata miesięczna 80 zł. Adres: Gdynia, ul. Mściwoja 9. PKO XI—4004.

Czytają go wszyscy mieszkańcy Wybrzeża, a powinien czytać każdy, kto pragnie żyć w nieustannym kontakcie z morzem. Znajdzie tu bowiem codzienny obraz życia portów Gdyni i Gdańska nie tylko w suchych wzmiankach ale i w barwnych reportażach, znajdzie odbicie wszelkich problemów żeglugowych i portowych w miarę ich narastania, oraz codziennie artykuł ogólny na tematy morskie. Prenumerując w Waszym Kole Szkolnym „Dziennik Bałtycki" i robiąc wycinki z artykułów i wiadomości „morskich" — stworzycie w krótkim czasie zbiór solidnej wiedzy o morzu w jej aktualnym ujęciu. Na ten cel warto poświęcić 80 zł miesięcznie.

●

KURIER SZCZECIŃSKI

Dziennik, cena numeru 3 zł, prenumerata miesięczna 80 zł. Adres: Szczecin, Pl. Hołdu Pruskiego 8.

Dziennik ten spełnia dla Szczecina podobną rolę jak „Dziennik Bałtycki" dla Gdyni i Gdańska. Choć nie poświęca ogólnym sprawom morskim tyle miejsca — odzwierciedla życie portu szczecińskiego, który jest „oczkiem w głowie" całej Polski. Wielu z Czytelników „Żeglarza" za kilka lat stanie do pracy zawodowej w aparacie portowym wielkiego Szczecina, dorównującego wówczas Gdyni i Gdańskowi.

Jeżeli pragniecie znać etapy rozwoju Waszego przyszłego warsztatu pracy — czytujcie „Kurier Szczeciński".

To samo co o „Kurierze Szczecińskim" można powiedzieć o tygodniku Pomorza Zachodniego:

SZCZECIN
Tygodnik Pomorza Zachodniego

Tygodnik, cena numeru 15 zł, prenumerata kwartalna 80 zł. Adres: Szczecin, Wojska Polskiego 39. PKO X — 4177.

Oczywiście tygodnik (ukazujący się w praktyce jako dwutygodnik) nie ma tak żywego kontaktu z życiem jak dziennik i musi podawać tylko pewien wybór faktów.

●

Wybrzeże posiada poza tym 2 dzienniki, tzw. mutacje, które wydawane są w głębi kraju, ale w części nakładu przeznaczonej dla Wybrzeża poświęcają całą stronę wyłącznie lokalnym wiadomościom. Są to:

GŁOS WYBRZEŻA
PISMO POLSKIEJ PARTII ROBOTNICZEJ

— stanowiący mutację „Głosu Ludu" z Warszawy, organ PPR. Cena numeru 3 zł. Adres redakcji miejscowej: Gdańsk, Pl. Armii Czerwonej 1. oraz

KURIER MORSKI

— stanowiący mutację „Głosu Pomorza" z Torunia, organ PPS. Cena numeru 3 zł. Adres redakcji miejscowej: Sopot, Grunwaldzka 8.

O obu tych dziennikach można powiedzieć to, co o „Dzienniku Bałtyckim" — są zwierciadłem powszedniego dnia na Wybrzeżu.

●

Wreszcie doszliśmy w naszym przeglądzie do prasy popularnej, niosącej wiadomości o morzu do szerokich mas. Od stycznia 1948 r. nastąpiło połączenie znanego Wam dobrze, cenionego i doskonale prowadzonego dwutygodnika „Marynarz Polski" z „Morzem", organem Ligi Morskiej. Powstało nowe czasopismo:

MORZE i MARYNARZ POLSKI

— Miesięcznik, cena numeru 30 zł, prenumerata kwartalna 85 zł. Adres Administracji: Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. PKO I — 8000.

Nowe pismo łączy w sobie walory poprzedników i przynosić będzie dostępne dla wszystkich wiadomości z Wybrzeża, z Marynarki Wojennej i Handlowej, oraz z życia wielkiego związku obywateli interesujących się morzem — Ligi Morskiej. Zachęcamy Was do tej lektury.

●

Specjalnie dla młodzieży, podobnie jak „Żeglarz" ukazuje się

MŁODZIEŻ MORSKA

Miesięcznik, cena numeru 25 zł, prenumerata kwartalna 70 zł. Adres: jak „Morza i Marynarza Polskiego".

Różnica między „Żeglarzem" a „Młodzieżą Morską" polega na tym, że „Żeglarz" nastawiony jest na zapoznawanie Was z wszelkimi przejawami pracy na morzu (nawet przez modelarstwo pokazujemy Wam narzędzia tej pracy — statki) a zarazem przygotowuje Was do akcji letniej PCWM (wprowadzamy dział żeglarski, bo i z żeglarstwem zetkniecie się na kursach). „Młodzież Morska" natomiast podchodzi bardziej wszechstronnie do spraw morza, w formie barwnych reportaży zapoznaje z marynarką wojenną, pokazuje dalekie morza i wyspy, nie pomijając oczywiście i codziennej pracy na naszym Wybrzeżu. Przez swoją lżejszą i wszechstronniejszą treść — stanowi dosdoskonałe uzupełnienie „Żeglarza", to też gorąco zalecamy naszym Czytelnikom ten miły miesięcznik.

C. L.

Organizujemy Wystawę Morską

(Uzupełnienie)

Jest w redakcji „Żeglarza" teczka zatytułowana „Zapytania w sprawie wystaw", która stale przybiera na grubości.

Korespondencja o charakterze indywidualnym i specjalnym załatwiana jest odwrotną pocztą, natomiast na powtarzające się zapytania o tej samej treści, a więc obchodzące szerszy ogół Czytelników, udzielamy zbiorowej odpowiedzi w tym właśnie artykule.

Wielu z Czytelników interesuje się sprawą formalną wystawy i pyta się, kto udziela zezwolenia. Jeżeli wystawa odbywa się w szkole — wystarczy aprobata Władzy Szkolnej, jeżeli zakrojona jest na większą skalę — należy porozumieć się z Wydziałem Kultury i Sztuki w Zarządzie Miejskim.

Przechodzimy teraz do odpowiedzi na pytania dotyczące poszczególnych eksponatów wg ich kolejności podanej w artykule z n-ru 7/47.

1. Mapy wybrzeża w skali 1:200.000 nigdzie nie dostaniecie. Jest w handlu mapa B. Krygowskiego 1:350.000 wydana na początku 1946 r. przez drukarnię Św. Wojciecha w Poznaniu, która podaje jednak mało danych i jest przestarzała. Niedawno ukazała się świetna mapa wybrzeża w 2 arkuszach 1:500.000 w opracowaniu Wojskowego Instytutu Geograficznego (cena 400 zł za oba arkusze). Wystarczy również powiększyć odpowiednio mapę z atlasu szkolnego. Jeżeli planujecie wystawę na późniejszy termin, zaczekajcie z tym eksponatem do marca, bo zamierzamy w marcowym n-rze umieścić mapę wybrzeża.

2. Plany wszystkich portów (dużych i małych) znajdziecie w specjalnym n-rze rocznicowym „Techniki Morza i Wybrzeża" (Nr 11/12) liczącym 132 strony tekstu i stanowiącym źródło najaktualniejszych wiadomości o portach. Zamówcie go odrazu, wysyłając przez PKO lub przekazem 250 zł pod adresem, który znajdziecie w artykule obok, podając dokładnie i czytelnie własny adres i cel wpłaty.

3. Mapkę linii GAL znajdziecie w następnym numerze.

4. Z planami modeli dawnych statków jest trudna sprawa. U nas nic nie wydano na ten temat. Może komu wpadnie w ręce wspaniałe wydawnictwo francuskie „Collection de plans ou dessins de navires" w oprac. adm. Paris'a lub jakaś książka angielska albo niemiecka. Wprawny modelarz może spróbować robić małe, poglądowe modele wg ilustracji z „Dziejów zdobycia mórz", van Loona posługując się przy tym orientacyjnymi wymiarami podanymi w n-rze 7/47 „Żeglarza". Na taką pracę może się ważyć tylko doświadczony modelarz. Inni niech zrezygnują z tego eksponatu.

5. W „Żeglarzu" ukazały się opisy budowy modeli następujących polskich statków: s/s „Kościuszko"*) (nr 4/46), m/s „Lewant" (nr. 2/47); po wykonaniu ich można próbować budować modele m/s „Generał Walter" (wg rysunków w n-rze 7/47) i s/s „Kolno" (wg rys. w n-rze bieżącym). Wreszcie możecie próbować konstruować dalsze modele posługując się sylwetkami z „Żeglarza". Pewną trudność sprawi brak rzutów z góry, ale można sobie poradzić, mając doświadczenie z budowy poprzednich modeli.

7. Opis modelu traulera rybackiego — nr 2/46.

10 Dane o sieci placówek sprzedaży „Centrali Rybnej" umieścimy w n-rze następnym.

11. Dane o wzroście przeładunków w portach polskich ukażą się w następnym numerze.

12. Zestawienie tonażu floty handlowej świata podamy w n-rze następnym.

13. Możecie sami sporządzić 2 tablice przekrojów i rzutów z góry statków handlowych, powiększając parokrotnie rysunki m/s „Generał Walter" i s/s „Kolno".

14. Odsyłamy do nr 1/46.

16. Artykuł obok wskaże, skąd możecie sprowadzić choćby po jednym egzemplarzu każdego czasopisma morskiego.

18. Tablicę ryb przerysujcie z książki Siedleckiego „Ryby morskie" wydanej przez Morski Instytut Rybacki, Gdynia, 1947 (cena 360 zł), lub z książki Demela „Biologia ryb Bałtyku", wydanej tamże (cena zł 380).

19. Haczyki rybackie stosowane w połowach morskich sprzedaje „Spółdzielnia Morska", Sopot, Stalina 745.

20. Kawał sieci można zdobyć tylko na miejscu w Gdyni.

21. Rysunki sieci znajdziecie w książce Kulikowskiego „Rybołówstwo morskie", w „Morskim Przewodniku Rybackim" oraz w „Żeglarzu" nr 1/46.

22. Typy żaglowców możecie przerysować np. z książki Kuczyńskiego „Jachtowa żegluga morska".

23. Rysunki boi, tyki, wiechy podane były w n-rze 4/46 „Żeglarza".

Odnośnie punktów: 6, 8, 9, 15, 17, 24 i 25 nie było zapytań.

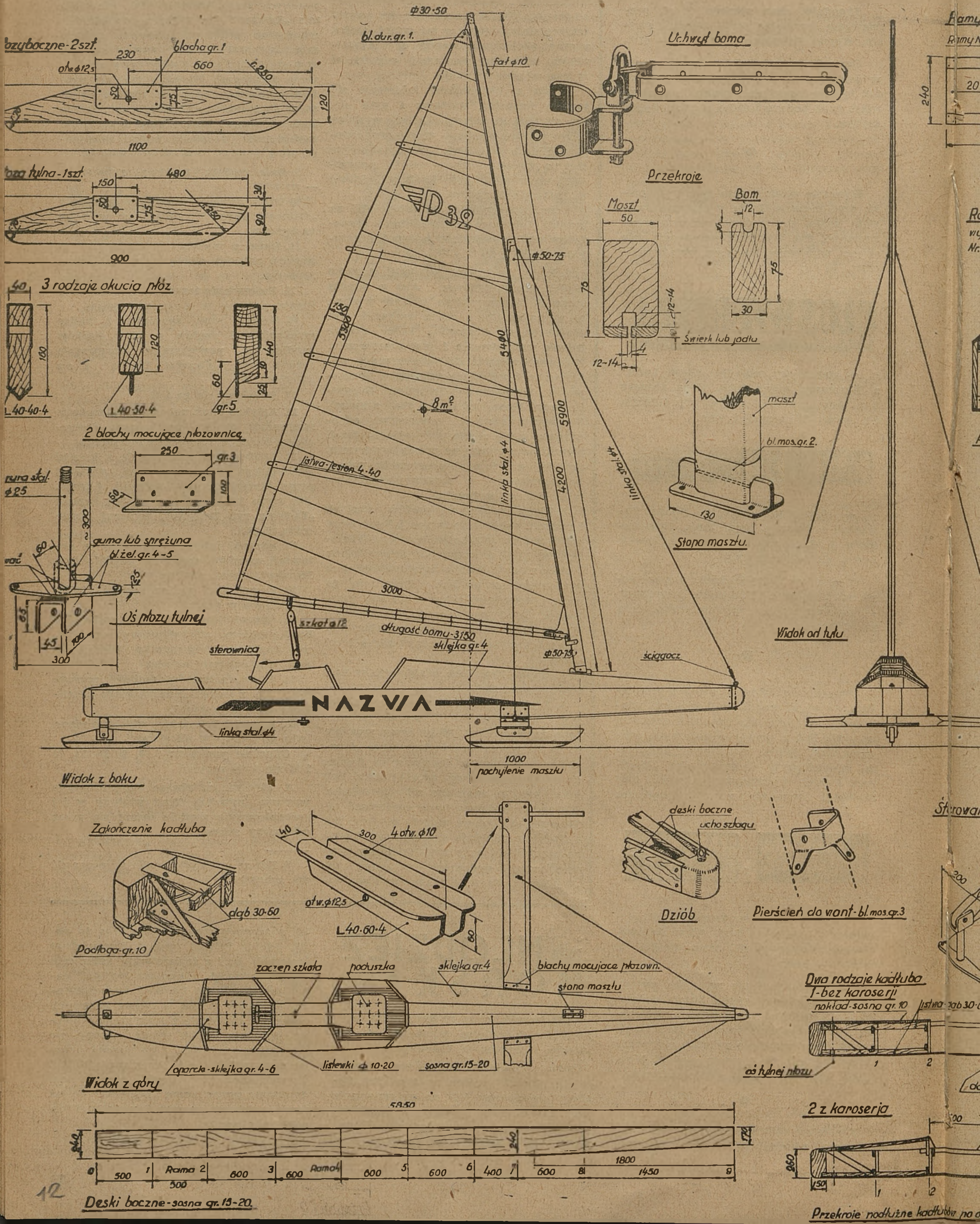
A więc nie zwlekając przygotowujcie wystawę morską. Trud włożony w jej zorganizowanie sowicie opłaci się przez osiągnięty sukces.

---

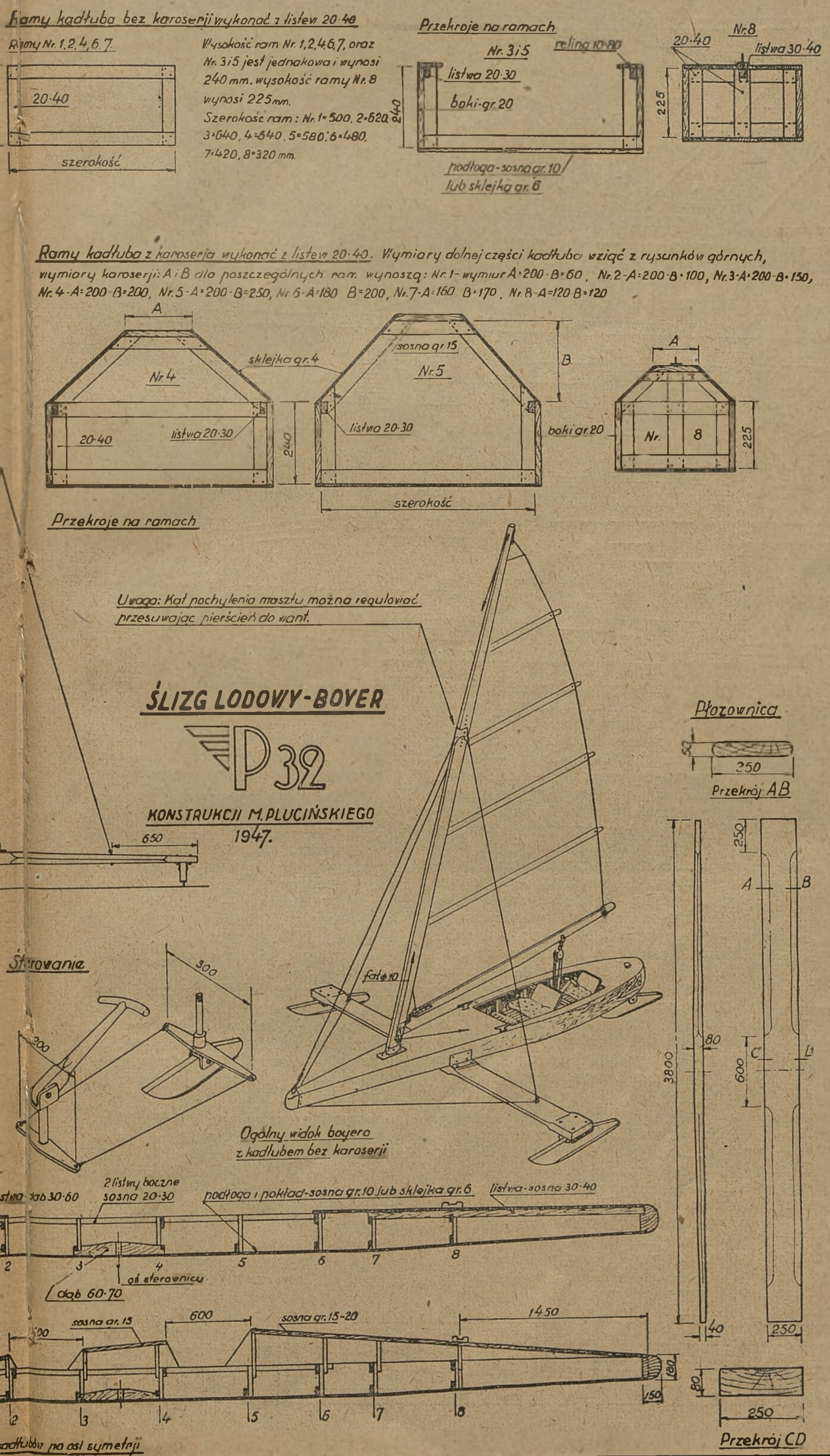
*) Pewne szczegóły należy poprawić wg sylwetki w n-rze 7/47.

Nadeszła zima a z nią sezon, zdawałoby się, dla jachtingu martwy i nieużyteczny. Tak nie jest — zima to królestwo ślizgu lodowego, królestwo emocji nie mniejszych niż przy żegludze, choć nieco odmiennych. Poniżej prezentujemy Wam plany stosunkowo łatwego i taniego boyera. Kto ma możność, chęć i warunki ku temu - niech go zbuduje i żegluje. Powodzenia!

Buduj



…jemy ślizg lodowy!



Ślizg lodowy (boyer) typu „P. 32" zaprojektowany został w listopadzie 1947 roku specjalnie dla Czytelników „Żeglarza". Jest to mały 2-osobowy ślizg o powierzchni żagla 8 m kw., pomyślany w ten sposób, aby można go było zbudować z materiałów, których nabycie nie przedstawia większych trudności.

Kadłub ślizgu możemy wykonać dwojako: łatwiejszy do wykonania będzie o przekroju prostokątnym z płaską częścią górną (pokład) — a trudniejszy — z karoserią. Ten ostatni będzie wyglądał więcej rasowo. Ożaglowanie ślizgu można będzie użyć do łodzi żaglowej, której rysunki budowlane ukażą się w jednym z następnych numerów.

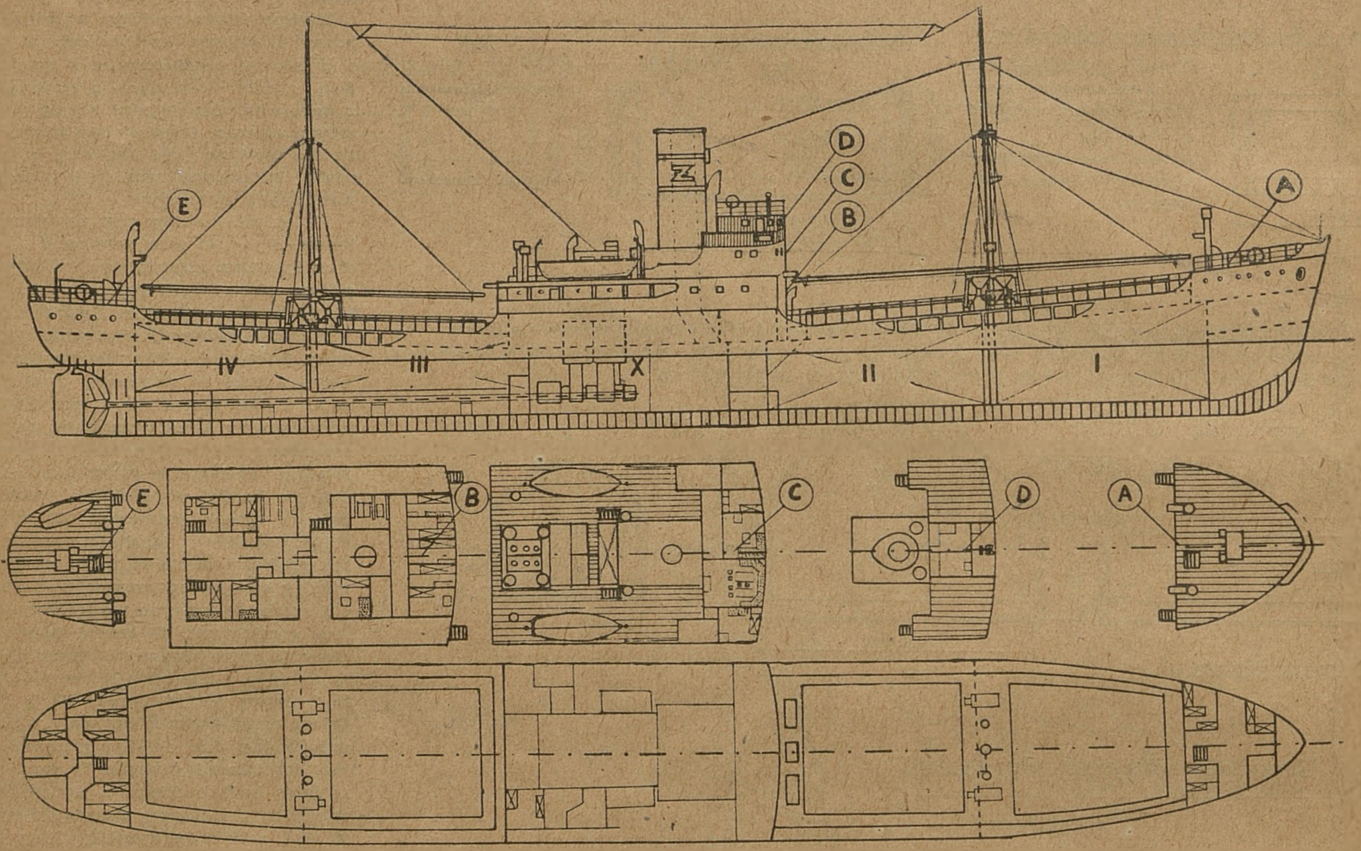
Kolejność budowy jest następująca: Z listew 20 × 40 mm robimy 8 ram według rysunku, zachowując dokładnie wymiary. Listwy ram należy skleić klejem wodoodpornym (Certus, Kaurit lub t. p.) i zbić gwoździkami. Następnie robimy 2 deski boczne, na których rysujemy pionowe kreski w miejscach zamocowania ram. Tylne końce desek przyklejamy i przykręcamy 6-ma wkrętkami do klocka szerokości 180 mm, następnie mocujemy ramy przybijając je gwoździami (3 gwoździe na każdej stronie). Na dziobie mocujemy klocek szerokości 100 mm. Dno robimy ze sklejki grubości 6 mm lub z desek grubości około 10 mm, sklejając je między sobą, oraz przyklejając do desek bocznych, do których przybijamy je również gwoździami. W czasie montażu musimy do górnej krawędzi desek bocznych, w miejscu, gdzie będą siedzenia, przykleić 2 listwy usztywniające 20 × 30 mm. Górną część kadłuba kryjemy w ten sam sposób jak dno sklejką grubości 6 mm lub deseczkami grubości 10 mm. Jeżeli robimy kadłub ślizgu z karoserią, na wierzchu przybijamy deskę grubości 15—20 mm, a boki karoserii kryjemy sklejką grub. 4 mm. Przed położeniem pokładu należy kadłub wewnątrz zapokostować, lub lepiej, pomalować olejną farbą, która pokryje ewentualne braki wykonania, np. plamy po kleju. Wykonanie płóz i płozownicy wyjaśnia rysunek, nadmienię tylko, że płozownica ma w środku grubość 80 mm, na końcach zaś 40 mm i przymocowana jest do kadłuba za pomocą 2-ch blach żelaznych, mosiężnych lub duralowych grubości 3 mm, przykręconych bolcami średnicy 6 mm z nakrętkami. Maszt i bom najlepiej wykonać ze świerku lub jodły, w ostateczności z białej nie żywicznej sosny. Do naciągania want użyjemy tylko jednego ściągacza założonego na sztagu. Tylna płoza sterowa posiada amortyzację z gumy lub sprężyny. Nad płozą, na osi (rurce) przyspawane jest ramię, do końców którego zamocowane są linki stalowe łączące tylną płozę ze sterownicą. Sterownica składa się z dźwigni z drzewa dębowego, osadzonej przegubowo w uchwycie z blachy żelaznej grub. 3 mm, do którego jest przyspawana rurka. Na końcu rurki wspawany kawałek pręta kwadratowego, zakończonego gwintem i nakrętką. Na części kwadratowej osadzone ramię, podobne jak przy płozie sterowej. Żagiel uszyjemy z surówki lub innego cienkiego i mocnego płótna bawełnianego. Listwy usztywniające powinny przechodzić przez całą szerokość żagla. Z prawej strony naszyjemy na żaglu litery „P. 32" wykonane z czarnej satyny*).

Mieczysław Pluciński

*) O sposobie szycia żagla zamieścimy artykuł w jednym z następnych numerów „Żeglarza".

s/s „KOLNO"

NOWOCZESNY WĘGLORUDOWIEC



Wśród przekazanych nam przez Związek Radziecki poniemieckich statków handlowych — do najlepszych i najwartościowszych należy s-s „Kolno". Stanowi ono typ statku szczególnie odpowiedniego dla naszych potrzeb, jest bowiem średniej wielkości nowoczesną jednostką, przystosowaną do przewożenia towarów masowych — przede wszystkim węgla i rudy.

„Kolno", a właściwie wówczas jeszcze „Nordcoke" został zbudowany w 1936 roku w Lubece na stoczni Lübecker Maschinenbau Ges. dla niemieckiego armatora Norddeutsche Kohlen u. Cokes Werke A. G. z Hamburga. Tonaż ‚Kolna" wynosi 2.487 BRT i 3.200 DWT, długość 95 metrów, napęd parowy (bliższe dane w jednym z najbliższych odcinków „Polskiej Floty Handlowej"). Po wojnie przetrwanej szczęśliwie pod zmienioną nieco nazwą „Nordlicht" statek dostaje się w ręce Anglików, którzy eksploatują go przez pewien czas jako „Empire Comwear". Przekazany z kolei Związkowi Radzieckiemu zmienia nazwę na „Almawir" i wreszcie oddany 23 kwietnia 1947 r. Polsce podnosi białoczerwoną banderę oraz przyjmuje swe ostateczne miano — „Kolno".

Spójrzmy na jego rysunek: cztery obszerne ładownie po dwie na dziobie i rufie zajmują lwią część kadłuba. Nie posiadają one międzypokładów, które przy towarach masowych utrudniają przeładunek i trymerkę oraz zmniejszają pojemność użytecznych pomieszczeń. Również luki w pokładzie są tu bez porównania obszerniejsze niż na drobnicowcu i mają te same prawie rozmiary co ładownie. Dzięki temu oraz dzięki specjalnemu pochyleniu wewnętrznych ścian ładowni — statek jest samotrymowny, tj. przy załadunku a szczególnie przy wyładunku prawie nie potrzebuje pomocy trymerów—ludzi, którzyby podsypywali ładunek z kątów pod chwytak dźwigu, lub odwrotnie, którzyby rozmieszczali ładowany towar równomiernie po całym pomieszczeniu. Na statku samotrymownym nie ma miejsc, do których nie mógłby z łatwością dotrzeć chwytak dźwigu. Kranista sam jest w stanie rozmieścić ładunek jak należy, sam też może całą zawartość wyładować. Samotrymowność jest na statkach do przewożenia towarów masowych bardzo pożądana, gdyż zwiększa znacznie szybkość przeładunku zmniejszając przy tym jego koszta.

Prócz tego „Kolno" ma jeszcze jedną zaletę: nowoczesny sposób zamykania luków. Zamiast żelaznych rozpornic, grubych, masywnych desek i potężnych brezentów — są tu jedynie stalowe pokrywy, umocowane na zawiasach i przykrywające szczelnie otwory ładowni niczym ogromne, poziome drzwi. Klapy takie ważą co prawda aż po 15 ton każda, ale przy pomocy nieskomplikowanych urządzeń jakie posiada statek można w czterech ludzi pootwierać ładownie w czasie trzykrotnie krótszym niż przy systemie normalnym. Otwieranie odbywa się przy pomocy lin stalowych umocowanych do ucha pokrywy, przeciągniętych przez bloki na bomach i maszcie oraz przez wielokrążki zawieszone na specjalnych masywnych kozłach (widać je przy masztach). Windy parowe ustawione w osi podłużnej statku (przeciwnie niż zazwyczaj) nawijają liny na bębny podnosząc klapy bez zbytniego wysiłku.

Ponieważ przeładunek towarów masowych odbywa się z reguły przy pomocy specjalnych, bardzo wydajnych urządzeń portowych — uzbrojenie statku w bomy ładunkowe jest raczej skromne; „Kolno" rozporządza jedynie czterema 5-ciotonowymi bomami, po jednym na każdy luk.

Pomieszczenia załogi obszerne i wygodne. Kabin pasażerskich, jak zwykle na trampie — brak. Za to posiada „Kolno" wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie — umożliwiające nawigację zimową nawet w ciężkich warunkach Północnego Bałtyku.

Obszerne, pozbawione międzypokładów ładownie, wielkie luki i mało urozmaicony własny rynsztunek przeładunkowy — upodabniają „Kolno" do innych, starszych znacznie wiekiem jednostek naszej floty węglowej. Poza zaletą samotrymowności i sposobem zamykania luków różni się jednak ono od nich także i tym, że rozwija znaczną jak na tego rodzaju statek szybkość — 12—13 węzłów. Jest to jedna z głównych przyczyn, że „Kolno" zaliczane jest do najrentowniejszych i najbardziej udanych jednostek naszej Floty Handlowej.

Polska Flota Handlowa u progu Nowego Roku

Ubiegły, 1947 rok był okresem, który nie miał precedensu w dziejach naszej gospodarki morskiej. Dzięki odszkodowaniom wojennym jakie zostały Polsce przekazane — wzrósł w sposób znakomity uszczuplony przez wojnę tonaż naszej Floty Handlowej, przekraczając znacznie swój stan ilościowy z 1939 roku. Gwałtowny ten wzrost był jednak wyjątkowy i jednorazowy, dlatego też dalszy, jakże konieczny rozwój Polskiej Marynarki Handlowej musi być oparty na solidnych podstawach długofalowego planowania.

Zakrojony na szeroką skalę plan rozbudowy naszej floty jest obecnie rozważany i dyskutowany w sferach rządowych. Niewątpliwie po ogłoszeniu będzie realizowany konsekwentnie i systematycznie.

U progu tego nowego etapu pracy na morzu dobrze jest zdać sobie sprawę z obecnego naszego stanu posiadania, by wiedzieć z czym ruszamy w przyszłość, z czym zaczynamy dalszy start.

NA DZIEŃ PIERWSZY STYCZNIA 1948 ROKU POLSKA FLOTA HANDLOWA POSIADAŁA 45 JEDNOSTEK PEŁNOMORSKICH O ŁĄCZNYM TONAŻU 168.533 BRT wzgl. 205.956 DWT.*)

Oto lista wszystkich statków, uszeregowanych wg ich wielkości w BRT:

Jednostek do przewozu ładunków masowych posiada nasza flota 13, reprezentujących 27.686 BRT i 42.801 DWT (17, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 33, 40, 42). Jedynie dwie nie są jeszcze uruchomione (17, 23).

3 tankowce razem 8.821 BRT wzgl. 11.520 DWT (10, 34, 44), żaglowiec szkolny „Dar Pomorza" (1.561 BRT) oraz prom kolejowy „Waza" (1.547 BRT — 400 DWT) — dopełniają całości.

Powyższe jednostki eksploatowane są przez siedmiu armatorów. Najpoważniejszym jest GAL (GDYNIA—AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE S. A.) rozporządzający 19 statkami o łącznym tonażu 119.837 BRT — 140.931 DWT (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 34, 44). Dalej idą — ŻEGLUGA POLSKA S. A. posiadająca również 19 statków — 37.517 BRT — 55.896 DWT (17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 39, 41, 42, 43, 45), oraz POLBRIT (POLSKO-BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE) dysponujące 3 statkami o wspólnym tonażu 4.364 BRT, 6.209 DWT (35, 38, 40). Wszystkie trzy wyżej wymienione Towarzystwa są sfuzjowane w jedną całość administracyjną pod firmą GAL'u.

BAŁTYCKA SPÓŁKA OKRĘTOWA z Gdańska posiada jeden statek (33 — 1.795 BRT, 2.520 DWT)**).

„GRYF" — ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA — również jeden (31 — 1.912 BRT) ***).

L.p.	Nazwa	BRT	DWT	L.p.	Nazwa	BRT	DWT	L.p.	Nazwa	BRT	DWT
1.	m/s Batory	14.287	5.700	16.	m/s Morska Wola	3.357	4.600	31.	s/s Beniowski	1.912	
2.	m/s Sobieski	11.030	7.260	17.	s/s Kalisz	3.300	5.630	32.	m/s Lechistan	1.907	3.240
3.	s/s Pułaski	8.267	9.825	18.	m/s Stalowa Wola	3.133	4.555	33.	s/s Narocz	1.795	2.520
4.	s/s Kościuszko	7.763	11.200	19.	s/s Wisła	3.108	5.125	34.	m/s Rysy	1.700	1.250
5.	s/s Kiliński	7.612	10.800	20.	s/s Olsztyn	2.725	3.200	35.	s/s Lech	1.568	2.110
6.	s/s Białystok	7.173	10.490	21.	s/s Opole	2.725	3.200	36.	s/v Dar Pomorza	1.561	
7.	s/s Tobruk	7.048	10.430	22.	s/s Kolno	2.487	3.200	37.	s/s Waza	1.547	480
8.	s/s Narwik	7.031	10.420	23.	s/s Kołobrzeg	2.369	4.180	38.	s/s Lublin	1.409	1.989
9.	s/s Bałtyk	7.001	10.098	24.	s/s Kutno	2.183	3.375	39.	s/s Śląsk	1.402	1.540
10.	m/s Karpaty	6.487	9.500	25.	s/s Wilno	2.018	3.011	40.	s/s Lida	1.387	2.110
11.	s/s Jagiełło	6.140	3.000	26.	s/s Kraków	2.018	3.000	41.	s/s Hel	1.066	1.545
12.	m/s Warta	5.998	8.500	27.	s/s Poznań	2.017	3.000	42.	s/s Rataj	1.024	1.650
13.	s/s Borysław	5.977	8.633	28.	s/s Toruń	1.978	3.000	43.	m/s Oksywie	768	1.010
14.	m/s Gen. Waltér	4.742	6.720	29.	s/s Katowice	1.955	3.000	44.	m/s Turnia	634	770
15.	m/s Waryński	4.457	7.180	30.	m/s Lewant	1.923	3.240	45.	s/s Nyssa	547	750

Intensywny wzrost tonażu naszej floty, spowodowany otrzymaniem odszkodowań wojennych, uwypukla poniższa tabelka:

	1.IX.1939	1.I.1947	1.I.1948
Ilość jednostek	39	28	45
Tonaż w BRT	120.006	96.267	168.533
Tonaż w DWT	119.630	113 295	205.956

Zestawienie powyższe nie uwzględnia tonażu przybrzeżnego, pomocniczego, rybackiego i sportowego.

W skład naszej Floty Handlowej wchodzą obecnie 4 statki pasażerskie i pasażersko-towarowe (1, 2, 11, 31) o łącznym tonażu 33.369 BRT i 15.960 DWT. Dwa ostatnie nie znajdują się jeszcze w eksploatacji, przechodząc po okresie wojennym gruntowny remont na stoczniach.

Dalej — Flota liczy w swym składzie 23 statki dostosowane do przewozu drobnicy, w większości zaopatrzone w kabiny pasażerskie (do 12 miejsc) i budowane przeważnie z myślą o obsłudze linii regularnych (3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 30, 32, 35, 38, 39, 41, 43, 45). Łączny ich tonaż wynosi 95.599 BRT wzgl. 135.275 DWT. Niektóre z powyższych statków jak np. obie „Wole" a także pięć jednostek seryjnej, wojennej budowy (6, 7, 8, 9, 13) z racji swej nieznacznej szybkości nie znajdują zastosowania na liniach regularnych i pracują w trampingu. Trzy z pośród wymienionych drobnicowców (3, 4, 12) pozostają na stoczniach w przebudowie wzgl. w gruntownym remoncie i wejdą do służby dopiero w ciągu b. r.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI — jeden (37 — 1.547 BRT, 400 DWT) i MINISTERSTWO ŻEGLUGI — jeden (36 — 1.561 BRT).

Jeśli chodzi o napęd to Flota Polska liczy w swoim składzie 13 motorowców o tonażu 60.423 BRT i 63.525 DWT (36 proc.) ****) 31 parowców o tonażu 106.549 BRT, 142.431 DWT (63 proc.) oraz jeden żaglowiec z motorem pomocniczym (1.561 BRT, 1 proc.).

Ważnym wskaźnikiem wartości każdej floty handlowej jest procent wchodzących w jej skład jednostek nowoczesnych. Jeśli chodzi o naszą flotę to sprawa przedstawia się następująco: statków nowoczesnych (poniżej 10 lat wieku) posiadamy 17 o łącznym tonażu 87.454 BRT — 109.091 DWT (2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 20, 21, 34, 40, 43, 44). Stanowi to 51 proc. całości. Znaczenie powyższej cyfry obniża fakt, iż w ramach jej znajduje się aż pięć jednostek seryjnej wojennej budowy, których wartość eksploatacyjna jest znacznie niższa niż pozostałych.

Statków średniostarych (10 do 20 lat) mamy 11 o tonażu 41.881 BRT, 44.694 DWT (1, 3, 15, 19, 22, 30, 32, 35, 38, 39, 41) co stanowi 26 proc.

Jednostek przestarzałych (powyżej 20 lat) posiadamy aż 17 (10, 16, 17, 18, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 36, 37, 42, 45). Reprezentują one 39.198 BRT i 52.171 DWT. Jest to aż 23 proc.

(Dokończenie na str. 21)

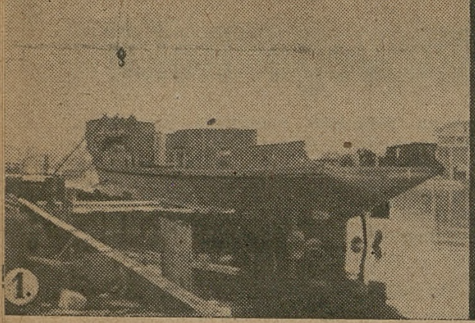
---

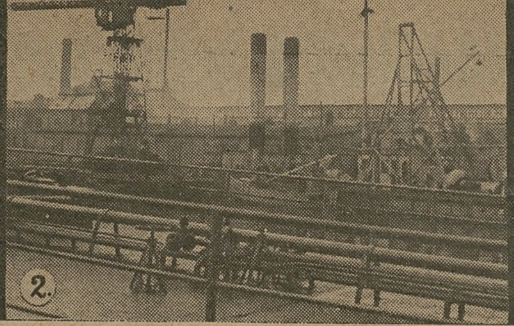
*) Liczby dotyczące obu tonaży, jakkolwiek obliczone możliwie skrupulatnie, posiadają pewne niedokładności spowodowane brakiem aktualnych danych o całym szeregu jednostek, głównie tych, które nie weszły jeszcze do eksploatacji. Dla tych statków przyjęto cyfry opublikowane przez ich poprzednich armatorów.

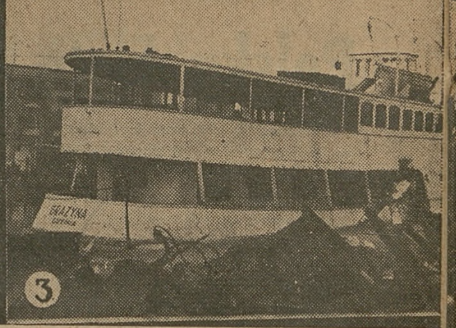
**) Ostatnio tonaż B. S. O. zwiększył się o zakupiony w styczniu frachtowiec s/s „Gopło".

***) Prócz powyższej jednostki pełnomorskiej („Beniowski") „Gryf" rozporządza liczną flotyllą statków żeglugi przybrzeżnej.

****) Procent obliczono od tonażu brutto.

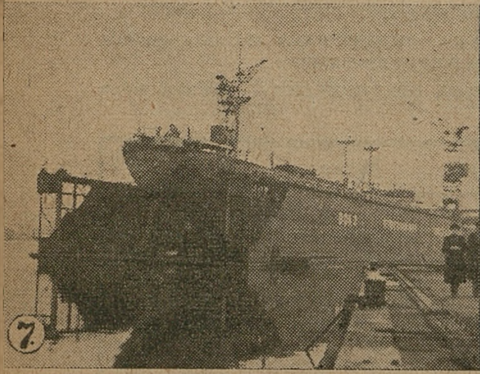


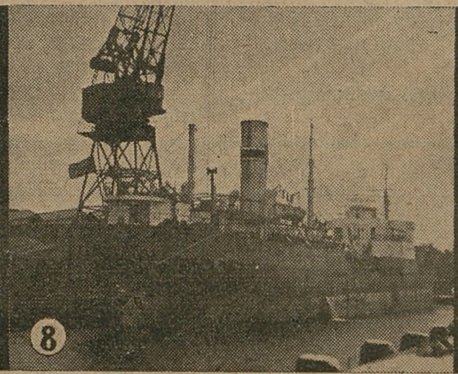


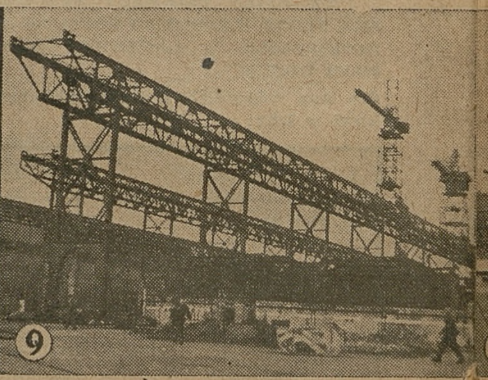


ŻYCIE PORTÓW

NA GDAŃ







1 Przy jednym z bocznych nabrzeży Stoczni Gdańskiej stoi kadłub niedużej lecz niezwykle zgrabnej jednostki. Jedynie rufa jej jest jakaś dziwna, szeroka, spłaszczona, nie zwyczajna. Dwie śruby. Podniesiony obszerny bak, smukły dziób: wygląd mocno wojenny. Rzeczywiście — jest to kadłub poniemieckiego poławiacza min, wydobytego swojego czasu z dna portu gdańskiego. Ale „Minensucher" nie wróci już do swojego poprzedniego zajęcia. Stocznia Gdańska przerabia go na luksusowy, szybkobieżny turbinowy parowiec pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej. Jego armator „Żegluga Gdańska" pewnie już na lato uzyska dla eksploatacji tę wartościową jednostkę. Statek będzie nazywał się bardzo pięknie „Panna Wodna". Tak jak jeden z galeonów admirała Dickmanna biorący udział w historycznej bitwie pod Oliwą.

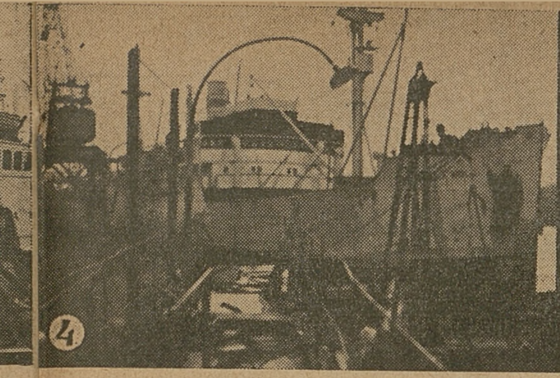
2 W niewielkim basenie utworzonym przez zewnętrzną część nieużywanego obecnie suchego doku przycumowanych jest kilka mniejszych jednostek. Oto tankowiec „Turnia", dawniej amerykański „Y-75", reperujący na stoczni swoje motory. Lada dzień znów wyruszy w rejs do Manchesteru po olej maszynowy albo do Norwegii po tran. Na zdjęciu widać fragment jego pokładu wraz z licznymi, przebiegającymi po nim rurociągami. W głębi, na drugim planie rozparła się wygodnie rewindykowana z Niemiec pogłębiarka ssąca „Mamut". Na wiosnę, po ukończonym gruntownym remoncie znowu zadymią jej obydwa piszczałkowate kominy a Przedsiębiorstwu Robót Czerpalnych przybędzie jeszcze jedna wydajna jednostka.

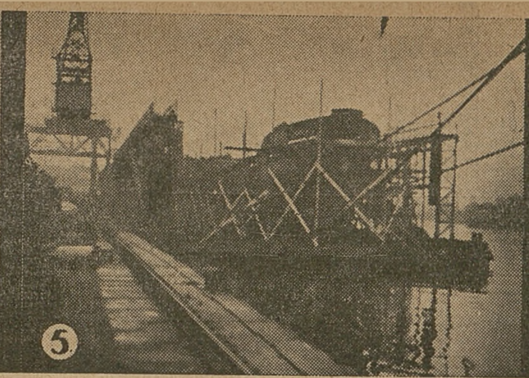
3 Tuż za „Turnią", w samym rogu basenu, widać niewielki biały stateczek pasażerski „Grażyna". Jest to kabotażowiec poniemiecki (ex „Schicksee") uzyskany w ramach odszkodowań wojennych. Już w lecie zeszłego roku bezpośrednio po przybyciu pływała „Grażyna" po Zatoce Gdańskiej a obecnie przechodzi zasłużony generalny remont. Zdjęto komin, rozmontowano maszyny i urządzenia — ale to tylko dla jej dobra. W przyszłym sezonie — piękna, odświeżona znów będzie wozić na Hel czy do Sopotu tysiące letników i turystów.

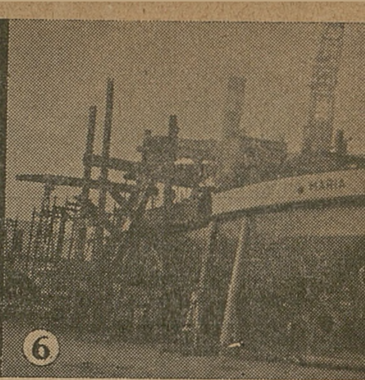
4 Przy głównym nabrzeżu Stoczni, zaraz za próżnującym chwilowo dokiem nr. 1, góruje nad otoczeniem m/s „Morska Wola". Jej szary kadłub zasłania widok na Leniwkę i niskie, pustawe brzegi Holmu. „Morska Wola" przybyła tu do remontu i odświeżenia klasy czteroletniej.*) Musi wymienić część poszycia na kadłubie, poddać się gruntownej toalecie i przeglądowi. Niestety, dok nr. 1 ma zbyt małą nośność a wielki dok nr. 2 jest chwilowo zajęty. Dlatego „Wola" skazana jest na czekanie. Czasu jednak nie marnuje się, bo Stocznia wykonuje remont motorów i mechanizmów.

5 Za „Morską Wolą" znajdują się dwa pontony stoczniowe — nr. 1 i nr. 2. Ponton — to taki mniejszych rozmiarów dok, posiadający w przeciwieństwie do tego drugiego — ażurowe ściany boczne i mniejszą nośność. Na pierwszym z kolei, widocznym na zdjęciu pontonie zadokowane są dwa wraki niewielkich stateczków żeglugi przybrzeżnej „Narwi" i „Wandy". „Narew" — to wydobyty z dna kabotażowiec towarowy. „Wanda" jest naszą przedwojenną, popularną jednostką. Wraz z siostrzaną „Jadwigą" utrzymywała regularną komunikację między Gdynią a Helem. „Jadwigę" przerobili Niemcy podczas wojny na holownik (obecnie polski „Wilk") a „Wandę" ustępując z Gdyni zatopili tuż naprzeciwko „Domu Żeglarza", obecnej siedziby PCWM. Wydobyta z dna zeszłego roku w lecie, przechodzi tak jak i „Narew" bardzo gruntowny remont a właściwie kompletną odbudowę. Na drugim pontonie, niewidocznym niestety na zdjęciu, znajdują się ex angielskie traulery rybackie „Teal" i „Panorama". Podczas wojny służyły w Marynarce Brytyjskiej jako pomocnicze stawiacze sieci zagrodowych. W r. 1946 zakupiło je Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor" i przerabia na Stoczni Gdańskiej z powrotem na jednostki rybackie.

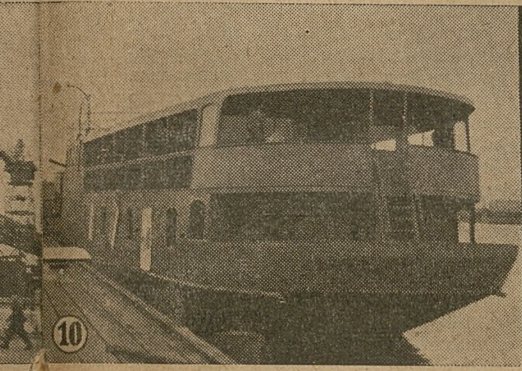
6 Na lądzie, najzwyczajniej w świecie, podparta wkoło belkami przycupnęła mała kwoczka — stateczek „Żeglugi Gdańskiej" — „Maria". Jest to tramwaj wodny utrzymujący stałą komunikację pomiędzy Gdańskiem a Nowym Portem. „Maria" miała niedawno awarię — zderzyła się z holownikiem i zatonęła w kanale. Wielki, dobrotliwy dźwig pływający wydobył ją z opresji, wyciągnął z wody i przytaskał na stocznię, gdzie ostrożnie postawił biedaczkę na lądzie. Dziura w kadłubie jest już załatana, remont na ukończeniu i niedługo „Maria" powróci do swojej niewdzięcznej

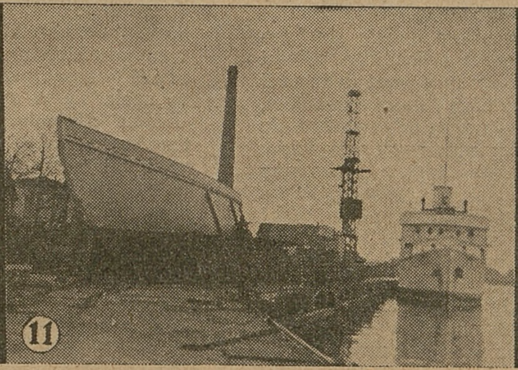


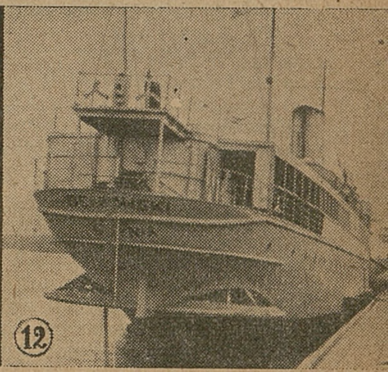




SKIEJ STOCZNI







pracy... bogatsza o jedno doświadczenie.

7 Potężny dok pływający nr. 2 dominuje ponad całym terenem stoczniowym. Widać go prawie z każdego zakątka. Na doku długi, zardzewiały kadłub jakiejś dużej jednostki. Brak nadbudówek śródokręcia, jedynie trzy maszty sterczą wysoko w górę. Co to jest? — To „Warta" nowoczesny, motorowy drobnicowiec GAL'u. Niemcy budowali go dla Norwegii, podczas wojny zarekwirowali na swój użytek i eksploatowali jako transportowiec wojenny. Alianckie bomby lotnicze zatopiły „Wartę" przy nabrzeżu francuskim portu gdyńskiego. W myśl umowy pomiędzy Związkiem Radzieckim a Polską o podziale wraków — statek przypadł nam. Wiele było trudu z jego wydobyciem, ale udało się. Już przeszło rok przebywa „Warta" na stoczni, poddawana gruntownemu remontowi i odbudowie. Po zejściu z doku, co nastąpi za jakieś dwa miesiące, zostanie szybko wykończona, pomalowana i powiększy szeregi naszej floty. A piękny to statek i niemały.

8 W basenie wyposażeniowym dawnej stoczni nr. 2 przycumował m/s „Karpaty" — nasz wielki, oceaniczny tankowiec. Już z daleka „pachnie" od niego naftą. Wszędzie napisy — „nie wolno palić!" Na pokładzie trzyma wachtę stoczniowa straż ogniowa. „Karpaty" powróciły niedawno ze swego pierwszego rejsu pod polską banderą. Z portu Abadan leżącego w Zatoce Perskiej przywiozły do Gdańska ładunek ropy naftowej. Przed wyruszeniem w następną długotrwałą podróż — Stocznia dokonuje na „Karpatach" szeregu drobniejszych reperacji i usuwa zauważone usterki.

9 Te wielkie rusztowania na zdjęciu to fragment uzbrojenia pięciu wielkich pochylni, na których już niedługo położone zostaną kile pierwszych budowanych w kraju statków. Będzie to sześć węglorudowców dla GAL'u. Rysunki konstrukcyjne i warsztatowe zostały już przy współpracy doświadczonej stoczni francuskiej — opracowane. Rozpoczęła się żmudna praca na traserni. Buduje się szablony, gromadzi materiał. Zaniedbane przez wojnę, zapomniane w pierwszych latach odbudowy pochylnie przygotowywane są forsownie do rozpoczęcia swej właściwej pracy. Jesteśmy przekonani, że niedługo już zamieścimy w „Żeglarzu" podobne do powyższego zdjęcia, ale z tą różnicą, iż pomiędzy stalowymi mostami dźwigów widnieć będą ciemne masy budujących się kadłubów.

10 To zdjęcie, zarówno jak i obydwa następne zrobione zostało na terenie sąsiadującej ze Stocznią Gdańską — Stoczni nr. 3. I tu wre intensywna praca. Ten elegancki kadłub dużego kabotażowca jeszcze nie tak dawno był pogiętym, podziurawionym, zardzewiałym wrakiem. Nazywał się „Preussen". Stocznia Gdańska wyremontowała pięknie kadłub i maszyny, a obecnie Stocznia nr. 3, specjalistka w pracach stolarskich, wykańcza obszerne wnętrza, zdolne pomieścić ponad pięciuset pasażerów. Fabrykuje się meble, instaluje urządzenia, szkli okna, maluje. Statek będzie nosił nazwę „Diana", należy do Towarzystwa Żeglugi Przybrzeżnej „Gryf" i w niedalekiej już przyszłości obsługiwać będzie trasę Szczecin — Świnoujście lub Gdańsk—Gdynia—Hel.

11 Smukły kadłub, ustawiony na lądzie, to szkolny szkuner PCWM — „Zew Morza". I on doczekał się wreszcie momentu rozpoczęcia prac wykończeniowych. Obecnie Stocznia ustawia w nim motor pomocniczy o 150 KM mocy, dorabia wał śrubowy, śrubę oraz urządzenie sterowe wraz ze sterem. Potem ustawi się dwa strzeliste maszty, uszyje żagle i wykończy wnętrza. Takielunek, a może i część pomieszczeń, wykonają własne warsztaty PCWM. Oby jak najprędzej wykończono ten piękny statek — nie tylko Wy, drodzy Czytelnicy, nie możecie się tego doczekać: Redakcja też się szczerze niecierpliwi.

12 Obok „Zewu" przy nabrzeżu stoi wielki kabotażowiec poniemiecki „Beniowski" (ex „Kaiser"). Należy do jednostek otrzymanych z odszkodowań wojennych. Jest on największym statkiem Towarzystwa „Gryf" i stanowi przedmiot jego dumy. Po przebudowie wie zdewastowanych i ogołoconych przez wojnę wnętrz oraz po gruntownym remoncie „Beniowski" pływać będzie na trasie Szczecin — Gdynia — Gdańsk. Chwilowo poddaje się cierpliwie zabiegom odmładzającym. Polska stocznia zatrze dokładnie ślady jego nieciekawej przeszłości (podczas wojny był pomocniczym stawiaczem min).

Jotem.

---

*) Świadectwo o należytym stanie statku, wystawiane na przeciąg czterech lat przez towarzystwo klasyfikacyjne.

SILNIKI KUTROWE

Pięćdziesiąt lat temu kutrowe rybołówstwo morskie nie znało innego napędu prócz żagli, wskutek czego jego możliwości ograniczały się do połowów sieciami zastawnymi.

Zastosowanie wynalezionego w latach dziewięćdziesiątych XIX wieku silnika spalinowego do poruszania kutrów powiększyło bardzo wydatnie możliwości rybołówstwa. Nie tylko że uniezależniono się od warunków atmosferycznych, nie tylko że zwiększono szybkość marszową, lecz również poczęto stosować nowy, wydajny sposób połowów, a mianowicie trałowanie.

Nie każdy jednak silnik spalinowy nadaje się jako maszyna napędowa dla małego statku rybackiego. Silniki bowiem benzynowe czy też gazowe z racji swej delikatnej i skomplikowanej konstrukcji, dużej ilości obrotów, względnie wysokiej ceny paliwa — nie są odpowiednie do wspomnianego celu. Wśród silników kutrowych spotykamy jedynie i wyłącznie silniki pędzone olejem gazowym (ropą) t. zw. silniki Diesla i silniki z głowicą żarową. jako najlepiej odpowiadające tego rodzaju pracy. Olej gazowy jest materiałem pędnym stosunkowo tanim, łatwiejszym do nabycia i nie tak łatwo palnym jak benzyna. Silniki te nie wymagają tak wykwalifikowanej obsługi jak benzynowe, odznaczają się dużą niezawodnością biegu a silniki z głowicą żarową, prócz wyżej wymienionych cech, mają łatwy rozruch i są tanie w wykonaniu fabrycznym.

W dalszym ciągu będziemy zajmować się tymi ostatnimi, jako najbardziej popularnymi i najczęściej spotykanymi na naszych kutrach.

Głównymi częściami silnika spalinowego są cylinder (a) i tłok (b), którego ruch jest przenoszony przy pomocy korbowodu (c) na wał wykorbiony (d). Korbowód wraz z wałem wykorbionym porusza się w t. zw. karterze, przestrzeni ograniczonej od dołu podstawą silnika (e) z boków zaś ściankami stojaka (f). Wał wykorbiony jest oparty w odpowiednich łożyskach nie pokazanych na rysunku. Przestrzeń, w której porusza się korbowód i wał wykorbiony jest szczelnie odcięta od atmosfery i dzięki ruchowi tłoka stanowi dmuchawę silnika. W ściankach stojaka znajdują się klapy powietrzne, przepuszczające powietrze tylko w jednym kierunku t. zn. do wewnątrz karteru (g). Od góry cylinder zamknięty jest właściwą głowicą (h) oraz pokrywą t. zw. gruszką żarową (i). W głowicy jest osadzony wtryskiwacz (j), którego wylot jest skierowany na gruszkę żarową. Głowica i cylinder muszą być chłodzone i w tym celu są otoczone płaszczem wodnym (k). W bocznych ścianach cylindra znajdują się otwory wylotowe dla spalin (1) oraz wlotowe dla powietrza (m). Szczeliny wylotowe łączą się z tłumikiem i w dalszym ciągu z rurą wydechową.

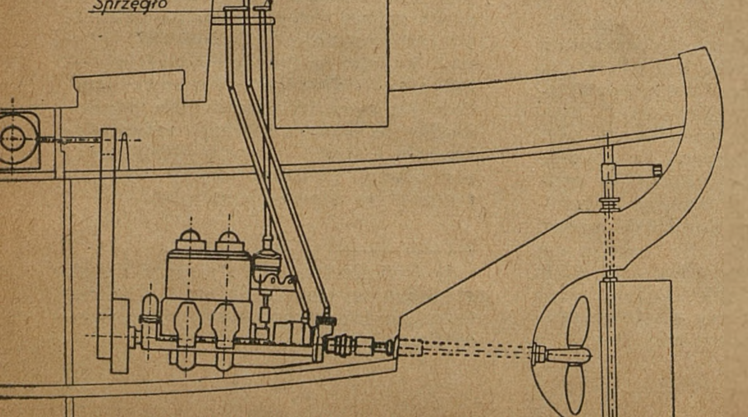
Silnik z głowicą żarową pracuje na zasadzie dwusuwu to znaczy, że na jeden obrót czyli dwa suwy — przypada jeden suw pracy. Działanie silnika jest następujące:

Podczas, gdy tłok porusza się w cylindrze ze swego najniższego położenia ku górze, zasysa świeże powietrze do karteru przez klapy powietrzne. Równocześnie znajdujące się powyżej tłoka powietrze zostaje sprężane. Skoro tylko tłok osiągnie górny martwy punkt, a nawet nieco wcześniej, pompa paliwowa tłocząc wymierzoną ilość paliwa wtryskuje je przez rozpylacz do przestrzeni spalania. Wtrysk paliwa kończy się bezpośrednio po dojściu tłoka do górnego martwego punktu. Paliwo wtryśnięte wyparowuje (zamienia się w gaz) wskutek zetknięcia się z gorącym powietrzem i rozgrzaną do czerwoności głowicą żarową, tworząc palną mieszankę z powietrzem. Mieszanka ta spala się w sposób wybuchowy, wytwarzając gazy o dużym ciśnieniu, które pędzą tłok ku dołowi. Podczas tego suwu pracy powietrze poprzednio zassane do karteru zostaje tam sprężone do około 0,5 atm. nadciśnienia. Nim tłok dojdzie do dolnego martwego punktu, otwiera swoją krawędzią szczeliny wydechowe, które prowadzą spaliny do tłumika i dalej przez rurę wydechową na zewnątrz. Bezpośrednio potem tłok odsłania szczeliny dolotowe przez które płynie do cylindra powietrze poprzednio sprężone w karterze; przepłukuje ono cylinder i napełnia go służąc w następnym suwie do wytworzenia mieszanki.

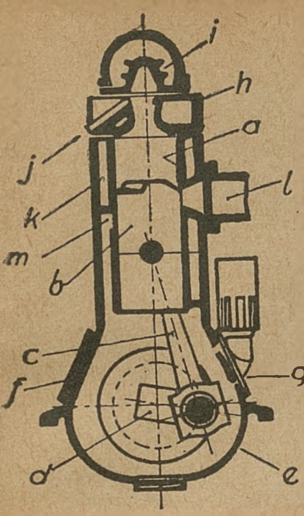
Rozruch silnika z głowicą żarową odbywa się przy pomocy sprężonego powietrza, które doprowadzone odpowiednim zaworem rozruchowym do wnętrza cylindra nadaje tłokowi ruchy początkowe, dzięki którym silnik zaskakuje. Aby zapewnić zapłon wtryśniętego paliwa przy zimnym jeszcze silniku, podgrzewa się przy pomocy specjalnego podgrzewacza (prymusu) głowicę żarową do koloru wiśniowego. Paliwo wtryśnięte do cylindra w początkowych ruchach silnika, uderza o rozgrzaną powierzchnię głowicy i zapala się dając początek samodzielnemu biegowi silnika.

Jak widać z opisu działania silnika, prócz zasadniczych uprzednio wymienionych części, posiada on inne mechanizmy, które również są niezbędne w czasie ruchu. Paliwo więc jest tłoczone do wtryskiwaczy przez pompy paliwowe, przy czym jego ilość na każdy wtrysk jest regulowana specjalnym mechanizmem t. zw. regulatorem.

Chłodzenie silnika następuje wskutek przepływu wody morskiej przez płaszcz wodny silnika. Ruch wody jest utrzymywany dzięki działaniu tłokowej pompy wodnej napędzanej mimośrodem od wału silnika. Woda jest zasysana z za burty kutra przez specjalny zawór zaburtowy i następnie tłoczona przewodem do płaszczy wodnych cylindrów. Stamtąd po przejściu przez głowicę i tłumik wychodzi poza burtę kutra. Symetrycznie do położenia pompy wody chłodzącej jest umieszczona pompa zenzowa podobnie napędzana, której zadaniem jest wysysanie wody z dna statku (zenzy).



Po ukończeniu działań wojennych tabor rybacki zdolny do połowów prawie nie istniał. Dzięki jednak wysiłkom władz rybackich do końca 1945 r. zdołano uruchomić 36 kutrów i 386 łodzi, które złowiły w połowach przybrzeżnych i bałtyckich 2.600 ton ryb. Dzięki uruchomieniu przez M. I R. stoczni wzdłuż całego Wybrzeża, ilość nowo wybudowanego i wyremontowanego taboru wzrosła z końcem roku 1946 do 118 kutrów i 1027 łodzi. Flotylla ta złowiła na Bałtyku 22.210 ton ryb. Zapoczątkowane w 1946 r. rybołówstwo dalekomorskie dysponowało 7 trawlerami które w połowach na Morzu Północnym złowiły 1.114 ton ryb. Ogólny więc rezultat połowów w 1946 r. wyniósł 23.324 t. ryb. W roku 1947 przy 246 kutrach (z tego czynnych w połowach 179) i 1779 łodziach motorowo-wiosłowych i wiosłowych (z tego czynnych 1353) osiągnięto ca 33.000 ton ryb w połowach bałtyckich i przy udziale 23 trawlerów ca 6.000 t. ryb w połowach dalekomorskich — w sumie przeszło 39.000 ton ryb.



Smarowanie silnika ma na celu zmniejszenie do minimum tarcia pracujących części, jak naprzykład tłoków w cylindrach, korbowodów na wale korbowym, wału korbowego w łożyskach nośnych. Obieg smaru odbywa się dzięki dwu oliwiarkom centralnym, które tłoczą olej do miejsc przeznaczenia specjalnymi rurkami.

Silnik jest połączony z wałem śrubowym nie bezpośrednio, lecz przez mechanizm rozłączający wał silnika z wałem śrubowym, t. zw. sprzęgło, dzięki któremu możemy nie zatrzymując silnika wstrzymać obroty śruby napędowej. Zasadą większej części sprzęgieł silnikowych jest łączenie dwóch wałów przez odpowiednio dociskane do siebie powierzchnie cierne wykonane jako krążki, stożki lub też w formie cylindra opasanego bandażem ciernym.

Nawrotność silnika czyli możność poruszania się kutra ku przodowi i wstecz uzyskuje się w naszym wypadku przez nastawność skrzydeł śruby napędowej, czyli zmianę jej skoku. Jeżeli mianowicie skrzydła śruby leżą w płaszczyźnie prostopadłej do osi wału śrubowego, śruba nie powoduje ruchu ani wprzód ani wstecz, statek stoi w miejscu. Jeśli zaś skrzydła śruby są ustawione pod pewnym kątem do wspomnianej płaszczyzny, wówczas śruba pcha statek ku przodowi, jeśli kąt ten zmienimy na przeciwny, śruba ciągnie statek wstecz.

Przejście wału śrubowego przez stewę tylną kutra jest możliwe dzięki pochwie stewowej, której zadaniem jest: 1) ułożyskowanie wału śrubowego 2) uszczelnienie jego przejścia przez stewę kutra przed przenikaniem wody do wnętrza kadłuba.

Dla ułatwienia manewrowania silnikiem znajdują się w sterówce na stole przed sternikiem — pokrętła do sterowania sprzęgłem, mechanizmem nastawiania łopatek śruby oraz regulatorem obrotów.*)

Wyżej opisany silnik jest jednym z najprostszych w obsłudze. Na kutrach spotyka się również silniki Diesla, które wymagają od motorzysty większego przygotowania. Fabrykacja silników z głowicą żarową nie przedstawia specjalnych trudności dla krajów nawet średnio uprzemysłowionych. Przed wojną były czynne w Polsce dwie fabryki tego rodzaju silników, a mianowicie „Perkun" oraz „Lilpop, Rau i Löwenstein" w Warszawie. Silniki z tych fabryk zdały egzamin, bo do dnia dzisiejszego pracują na niektórych kutrach, a zatem przekroczyły kalkulowany czas swojej służby (około 10 lat). Obecnie w Polsce nie ma jeszcze wytwórni silników kutrowych, ale czynione są usilne starania, aby pod tym względem jak najprędzej uniezależnić się od zagranicy.

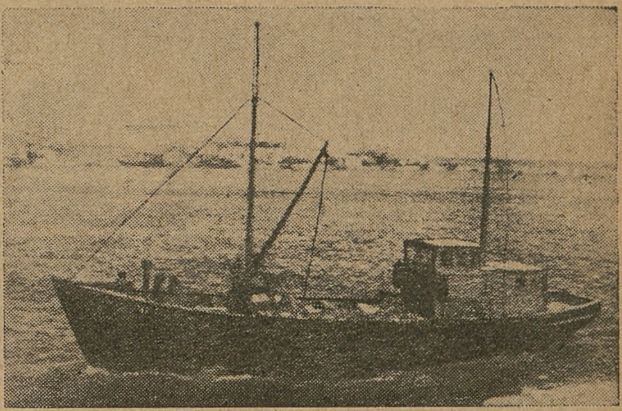
Inż. Stefan Schweiger

*) Interesujących się bliżej silnikami spalinowymi odsyłamy do broszury inż. Orgelbranda B. pod tytułem „Silniki spalinowe" Wyd. PZWS. cena zł. 45.—



Kuter typu KFK jako patrolowiec niemieckiej marynarki wojennej.

Statek rybacki z niemieckiego patrolowca



Poniemiecki kuter typu KFK przebudowany przez szypra Żedzika na jednostkę rybacką.

Tytuł jest o statku, ale opowiadanie przede wszystkim o człowieku. O silnym, wytrwałym człowieku, który mimo przeciwności potrafił postawić na swoim.

Szyper Feliks Żedzik pochodzi z Prużany na Polesiu. Pierwsze jego zetknięcie z morzem nastąpiło poprzez Marynarkę Wojenną, w której w latach 1924—29 odbywał swą powinność wojskową. W okresie tym mat Żedzik kończy Szkołę Specjalistów Morskich zdobywając sobie dwie wspaniałe specjalności: sternika i sygnalisty. A to już jest kawałek chleba w garści. W następnych latach pływa zrazu Żedzik na statkach marynarki handlowej, po czym przez pewien czas jest obserwatorem - sygnalistą na wieży Kapitanatu Portu w Gdyni. W 1936 r. zdaje w P. S. M. egzaminy na szypra i obejmuje kierownictwo jednej z motorówek pilotowych, a następnie holownika. Na jednostkach Urzędu Morskiego pływa Żedzik aż do samej wojny. Przez cały ten czas nie rozstaje się z myślą, która stanowi jego najskrytsze i największe marzenie: marzy mu się o swoim własnym statku. O swojej własnej, małej łajbie, która byłaby domem i warsztatem pracy jednocześnie. Ale od marzeń daleka jest droga do ich zrealizowania. Nie każdy ma siłę i szczęście ją przebyć.

Szyper Żedzik jest dziś właścicielem pięknej jednostki pływającej. Marzenia jego oblekły się w postać 22-metrowego kutra rybackiego, jednego z najładniejszych i najlepszych na Wybrzeżu. Jak to się stało? Sprawa wygląda na pozór prosto. Przynajmniej w opisie.

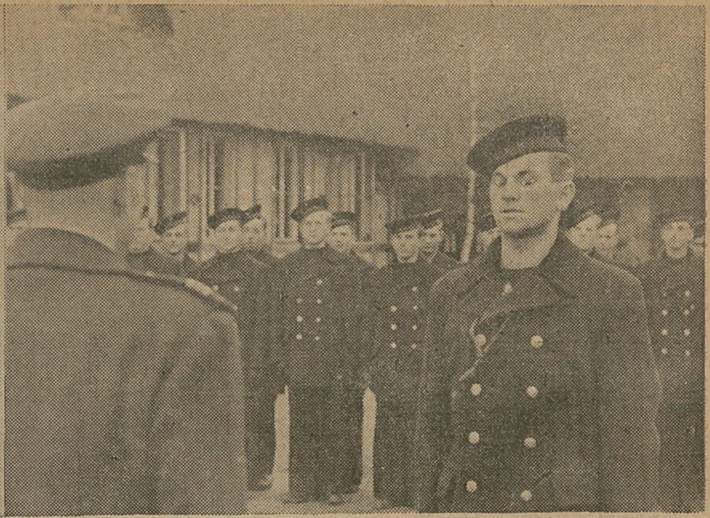
Początki historii sięgają gdzieś końca 1945 roku, kiedy Wybrzeże pozostawało jeszcze w chaosie pierwszych miesięcy odbudowy. Wtedy to Żedzik odkrył w pobliżu ujścia Wisły pod Śpiewowem rozbity wrak niewielkiego niemieckiego patrolowca, sterczący bezradnie na mieliźnie. Smętny widok przedstawiał przewrócony na burtę statek roztrzaskany wewnętrznym wybuchem i oszabrowany z użytecznych części. Rybacy myszkujący po całym Wybrzeżu za zdatnymi do odbudowy wrakami kutrów — machali na niego ręką.

Szyper Żedzik był innego zdania. Uzyskał przydział wraka i zabrał się do roboty. Praca trwała bez mała trzy miesiące. W maju 1946 roku statek spłynął z mielizny na głęboką wodę. Ale najpierw trzeba go było postawić na prostym kilu, pozatykać dziury, wypompować wodę, potem zaś przeciągnąć po piasku blisko 100 metrów. Wszystko to własnymi rękami, wobec piętrzących się na każdym kroku trudności. Nie było co jeść. Komunikacja z Gdańskiem nie istniała. Stosunek licznych wtedy jeszcze Niemców-rybaków — wyraźnie wrogi. Kilkakrotne ostrzeliwanie przez nieznajomych sprawców. Brak pieniędzy. Chwile zwątpienia.

Aby postawić prosto statek o zanurzeniu 2,5 metra, siedzący na mieliźnie, mającej zaledwie półtora metra wody nad sobą — Żedzik kombinuje, licho wie skąd, dwa ogromne zbiorniki, które zatapia obok, umocowuje i po

(Dokończenie na str. 23).

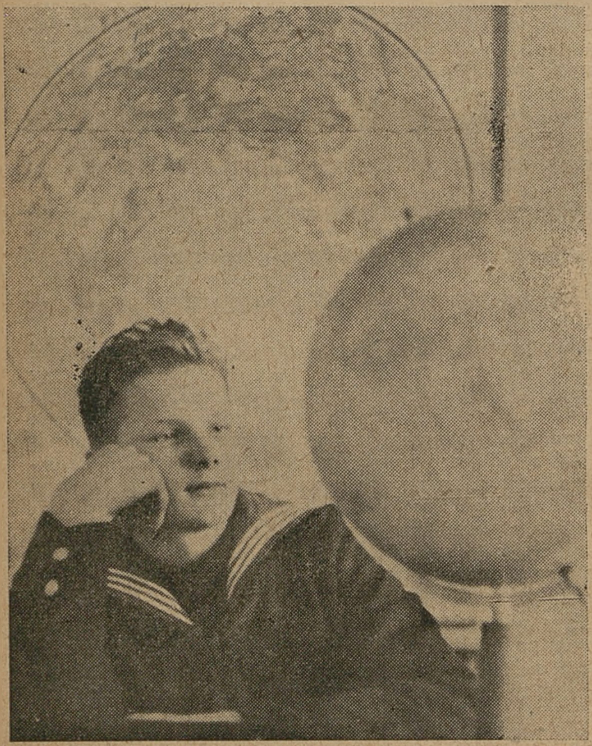




Junga JERZY CIESIELCZYK jest dziś uczniem służbowym i w tej chwili zdaje raport Komendantowi Ośrodka. Ciesielczyk, góral z Nowego Sącza — to jeden z największych siłaczy na turnusie. Koledzy lubią go, gdyż jest bardzo koleżeński i nigdy nie nadużywa swej siły. Ciesielczyk z dumą twierdzi, że wśród ludzi Podhala pociąg do morza i zawodu marynarskiego jest szeroko rozwinięty. Jednym z dowodów jest on sam.

W wielkiej biedzie jest junga ANTONI NOWOSADZKI bo właśnie odpowiada na stopień półroczny z wiedzy okrętowej. Ale dobry kandydat na marynarza ze wszystkim daje sobie radę, nawet z przelicznymi wykładami. Nowosadzki pochodzi z lubelskiego, ma osiemnaście lat i szczere zamiłowanie do zawodu marynarskiego. Ojca stracił w Oświęcimiu, brata w partyzantce i do chwili przyjęcia do PCWM sam musiał zarabiać na siebie, ucząc się jednocześnie.

Osiemnastoletni junga BOGDAN BUGAJEC jest repatriantem zza Buga. W wolnych od zajęć chwilach lubi Bugajec wodzić palcem po wielkim szkolnym globusie i marzyć o wspaniałych podróżach jakie zamierza odbyć, gdy już zostanie marynarzem.



JUNGOWIE - MARYNARKI

„Bo marynarzem być to szczęścia szczyt...“ — mówi marynarska piosenka. Wielu chłopców w głębi kraju, myśląc o służbie marynarza, wyobraża sobie życie na statku — jako wędrówkę od przygody do przygody: piękne, obce kraje, mnóstwo pieniędzy, beztroskie życie. Jednym słowem: szczęścia szczyt.

Po co się męczyć w szkole, wkuwać różne „geografie“, „matematyki“ i inne straszne a męczące przedmioty. Wystarczy uciec z domu, dostać się na statek — i jazda w świat.

Nie, drodzy Czytelnicy. Minęły te czasy, kiedy ludzie uważali, że aby zostać marynarzem — nie trzeba kończyć żadnej szkoły.

Gdy ktoś chciał zostać rzemieślnikiem — musiał „coś“ skończyć i zdać egzamin, bo przecież rzemieślnik wykonywuje odpowiedzialną pracę. A czyż praca marynarza nie jest również odpowiedzialna?

Polska Ludowa, która na pierwszy plan wysuwa ludzi pracy — kładzie wielki nacisk na należyte przygotowanie fachowe; tworzy się mnóstwo szkół, przygotowujących do różnych zawodów. Jedną z takich szkół jest Szkoła Jungów utworzona przez Ministerstwo Że-



Junga BOLESŁAW PŁAZA (z prawej) jest jednym z lepszych wioślarzy w swoim turnusie. Jako „wzorowy" wraz ze swoim lewostronnym partnerem nadaje tempo całej obsadzie. Wielce zadowolony jest Płaza, że udało mu się dostać do Szkoły Jungów. Przedtem pracował jako pomocnik maszynisty na lokomotywie. O zawodzie marynarza marzył od dziecka. I pomimo, że morze ujrzał po raz pierwszy dopiero na kursach pracy morskiej — już od dawna zdawał sobie sprawę, że jego miejsce jest właśnie tutaj.



Roboty linowe to jedno z najmilszych zajęć dla jungi JULIANA POLKA. Polek jest synem małorolnego gospodarza z rzeszowskiego. Podczas wojny brał udział w partyzantce w Batalionach Chłopskich. Obecnie ma szczery zamiar zostać dobrym marynarzem.

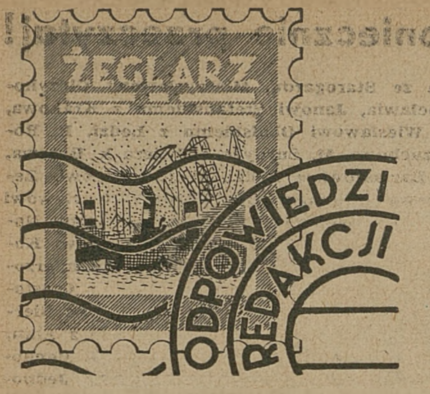
-NARYBEK HANDLOWEJ

glugi w ramach Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. Zawód marynarza, jak każdy zawód, wymaga odpowiednio wyszkolonych ludzi. Ten, kto chce zostać marynarzem musi się uczyć, uczyć, uczyć...

Popatrzcie na fotografie z życia uczniów Szkoły Jungów. Młodzi chłopcy a jednak często już „starzy wojacy", w trudzie codziennego życia uczniowskiego, krok za krokiem — zbliżają się do swego upragnionego celu: zawodu marynarza. Nim w zawód ten wejdą — muszą dużo pracować, wielu rzeczy się nauczyć, wielu „ziemskich" przyzwyczajeń się pozbyć. Zawód marynarza — to nie w pierwszym rzędzie emocjonujące przygody — ale przede wszystkim praca: na pokładzie, w maszynowni, w kuchni... Szara, codzienna praca. Dzień i noc, w święto i w dzień powszedni, w każdą pogodę. Dzisiejszy zawód marynarza — to zawód człowieka pracy — a nie zawód awanturnika, żądnego tylko przygód. Obecnie więc nie wystarczy — tak jak dawniej — uciec z domu, aby ten szczęścia szczyt, o którym mówi piosenka, osiągnąć. Długa i mozolna droga prowadzi do zawodu marynarskiego.

Junga STEFAN SAWICKI to zdemobilizowany plutonowy Wojska Polskiego. Służył w szeregach 3 dywizji piechoty i ma za sobą całą kampanię berlińską, za którą otrzymał szereg odznaczeń polskich i radzieckich. Sawicki pochodzi z lubelszczyzny a ojciec jego jest murarzem. Nabyta w wojsku dyscyplina bardzo ułatwia Sawickiemu pobyt w Szkole Jungów. Będzie z niego z pewnością dzielny i karny marynarz.





Drodzy Czytelnicy! Aby raz wreszcie załatwić zaległą korespondencję poświęcamy w bieżącym numerze na „Odpowiedzi Redakcji" znacznie więcej miejsca niż zwykle. Dzieje się to kosztem innych działów i szeregu ciekawych artykułów, które nie mogą doczekać się swojej kolejki. Dlatego jeszcze raz zwracamy się do Was z serdecznym apelem: Nie zadawajcie pytań nieprzemyślanych, zbytecznych i takich, na które możecie w „Żeglarzu" sami znaleźć odpowiedź. Bardzo Was o to prosimy!

Redakcja.

Wszystkim Czytelnikom i Przyjaciołom, którzy z okazji Świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku — tak licznie nadesłali nam życzenia oraz wyrazy swojej sympatii — serdecznie dziękujemy za pamięć.

L. A. z Warszawy. — Statki towarowe mają prawo do przewożenia maksymalnie 12-tu pasażerów. Przy większej ilości miejsc obowiązują specjalne surowe i uciążliwe przepisy stosowane wobec jednostek pasażerskich. W skład załogi „Kilińskiego" wchodzi kapitan, pięciu oficerów pokładowych (w tym radio-oficer), dziesięciu oficerów mechaników (w tym asystenci i elektrotechnicy), dziesięciu ludzi załogi pokładowej (bosman, cieśla, starsi i młodsi marynarze), dziewięciu załogi maszynowej (smarownicy, palacze, trymerzy) oraz ośmiu — załogi hotelowej (kucharz, stewardzi, chłopcy kuchenni etc.). Cena sprzedażna statku typu „Victory" (17 węzłów) wynosiła w 1946 roku 1.065.000 dolarów amerykańskich. Statek typu „Liberty" kosztował 639.000 dolarów. Plany ciekawszych statków będziemy umieszczali w co drugim numerze. Dziękujemy za życzenia. Pozdrowienia.

Lech Skiba, Bialin. — Kto tylko ma paszport zagraniczny, a na nim wizę wjazdową Stanów Zjednoczonych, ten może „Batorym" wyjechać do Nowego Jorku. W każdy rejs „Batory" zabiera z Gdyni kilkadziesiąt lub kilkaset osób. Cena przejazdu do Nowego Jorku klasą t. zw. turystyczną wynosi od 74 tys. zł. wzwyż, klasą pierwszą od 91 tysięcy. Najbardziej komfortowe kabiny kosztują do 180 tysięcy. Z podróży naokoło świata na jachcie długości 10 m radzimy zrezygnować, — nic z tego nie wyjdzie.

Jakób Kowalski, Woźniki. — Z Waszych „prowizorycznych utworów" nie skorzystamy. Nawet, gdybyście pozwolili nam łaskawie na poczynienie poprawek.

Jerzy Mirowski. — Łamigłówki nie wykorzystamy — po pierwsze z braku miejsca, a po drugie, ponieważ jest dziecinnie łatwa i nic z morzem nie ma wspólnego. Pozdrowienia.

Edward Nowik, Elbląg. — Przed wojną ukazało się nakładem Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego sześć zeszytów „Słownika Morskiego" polsko-angielsko-rosyjsko-francusko-niemieckiego. Popytajcie się — może ktoś ze znajomych go posiada. O innych słownikach morskich polsko-niemieckich nie wiemy.

Andrzej Niewiakowski, Nowy Sącz. — Jak widzicie droga do PSM wiedzie przez Szkołę Jungów. Niemniej broszurkę ze spisem przedmiotów wyślemy Wam, jeśli dostarczycie nam znaczek za 15.— zł. Plany modeli zamieszczaliśmy i będziemy w dalszym ciągu zamieszczali (najbliższy będzie „Gen. Walter"). Polska Marynarka Wojenna składa się z jednego niszczyciela (ORP „Błyskawica"), trzech okrętów podwodnych ORP „Sęp", „Ryś", i „Żbik"), dwunastu trałowców, dwóch kutrów torpedowych, dwunastu ścigaczy okrętów podwodnych oraz szeregu jednostek pomocniczych. Prócz tego w Anglii pozostają — niszczyciel ORP „Burza", okręt podwodny ORP „Wilk", trzy ścigacze oraz szkuner szkolny ORP „Iskra". Prócz „Iskry" — jednostki te jako przestarzałe i nadmiernie zużyte zostaną sprzedane na złom. Skład floty handlowej podajemy w osobnym artykule (patrz dział „Statki i Żegluga"). Obecnie jest zima, więc sztormy stale panują na Bałtyku, ale o jakimś rewelacyjnie silnym — nie słyszeliśmy. Budynek PCWM jest w trakcie wykańczania. W pełnym toku są prace wewnątrz gmachu, na wiosnę zaś zmieni się jego wygląd zewnętrzny. Numery „Żeglarza" 1—4/1946 można jeszcze otrzymać, kosztują 36 zł. Odpowiedź na drugi list — w następnym numerze. Serdeczne pozdrowienia — i miejcie litość — ograniczajcie w przyszłości ilość zapytań.

Janusz Bilski, Warszawa. — „Zawisza Czarny" jest trójmasztowym szkunerem (bez rej), zaś Wy zbudowaliście dwumasztowy rejowiec czyli bryg. Poczekajcie nieco, niezadługo podamy w „Żeglarzu" plany „Daru Pomorza" — wtedy wykończycie wg nich Wasz model, dodacie jeden maszt i otrzymacie piękną, trzymasztową fregatę.

Kazimierz Kulpiński Wysoka. — Węzeł jest miarą szybkości na morzu i równa się jednej mili morskiej na godzinę (mila morska = 1852 m). Np. statek płynący z szybkością 30 węzłów przebywa 30 mil morskich czyli 55,5 kilometra w ciągu 1 godziny. Wieloryb dochodzi do 30 m długości i 160 ton wagi. Polska nie posiada własnej floty wielorybniczej. Nie rozporządzamy odpowiednimi materiałami, aby odpowiedzieć na Wasze czwarte pytanie. Z wierszy nie skorzystamy.

Tadeusz Bobek, Nowojowa Góra. — Na wiersze i piosenki nie reflektujemy. Konkurs rysunkowy być może — ogłosimy.

Jan Dziadek, Szczakowa. — Nie jest zasadą, że im mniejszy statek, tym mniejsze zanurzenie. Zależy tu wiele od jego konstrukcji i przeznaczenia (np. od tego co ma zabierać, po jakich morzach ma pływać i do jakich portów zawijać). Zwykle też statki towarowe mają większe zanurzenie niż pasażerskie tej samej wielkości.

Antoni Kowalski, Pikno, pow. Dębica. — Z wyjątkiem pasa wód przybrzeżnych (terytorialnych) morza nie stanowią niczyjej własności — a zatem nikomu za połów ryb nie trzeba nic płacić.

Lechosław Han, Wrocław. — Nie da rady — nie jesteśmy upoważnieni do kierowania pracą harcerskich drużyn żeglarskich. Niemniej z pewnością znajdziecie w „Żeglarzu" interesujące Was materiały, tym bardziej, że wprowadzamy stały dział „Żeglarstwo". Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Józef Wiszniewski, Darłowo. — Wiersz otrzymaliśmy, lecz jak przewidywaliście, nie będziemy mogli go wydrukować. Serdecznie Was pozdrawiamy.

Józef Kwapisz. — Nie — wierszy nie drukujemy (niemniej od każdej zasady bywają wyjątki).

Zbigniew Frankiewicz, Przysucha. — Jacht „Wyga" stanowi własność Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Gdyni (długość 9 m. powierzchnia żagli 30 m kw.) O nuty do piosenki „Rozlało się morze szeroko..." spróbujcie dowiedzieć się w którejś z księgarni Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

W. Raczyński, Łódź. — Kalendarz Rybacki 1946 r. możecie otrzymać w Morskim Instytucie Rybackim (dział wydawniczy), Gdynia, ul. Świętojańska 7. Ze swej strony radzimy kupić raczej Kalendarz Rybacki 1948 (cena 250.— zł), który ostatnio ukazał się w sprzedaży. W sprawie kursów dla osadników - rybaków zwróćcie się również pod powyższy adres. W „Żeglarzu" zamieścimy niezadługo plany „Daru Poworza" oraz „Zewu Morza" — statku szkolnego PCWM. Jacht „Poleszuk" obecnie nie istnieje. Miał on 13 m. długości, powierzchnia żagli wynosiła 85 m. kw. „Dar Żoliborza" jest długi 22 m, ożaglowanie jego zaś, typu kecz ma 170 m kw.

Roman Wieczorek. — Owszem, plany „Daru Pomorza" zamieścimy. Pozdrowienia.

Zbigniew Mroczka, Wrocław. — Nasze konto brzmi: „XI—160 Żeglarz—Gdynia". — Zwróćcie uwagę na art. „Czytajcie prasę morską" — znajdziecie tam i pisma codzienne. Osobiście polecamy „Dziennik Bałtycki".

Wojciech Dostal, Jelenia Góra. — Za życzenia oraz przesłane do biblioteki „Żeglarza" czasopisma — serdecznie dziękujemy. W rewanżu wysyłamy pod Waszym adresem egzemplarz specjalnego wydania „Techniki Morza i Wybrzeża", poświęconego portom polskim. — Szkołę Jungów muszą ukończyć także i kandydaci na wydział mechaniczny PSM. Ten ostatni jest w dalszym ciągu uczelnią na stopniu licealnej szkoły zawodowej. Co do Waszych osobistych kłopotów — pomówimy w czasie lata na kursie przodowników. Przesyłamy serdeczne pozdrowienia i czekamy na następny list.

Czytelnik z Wieliczki - (nazwisko nieczytelne). Kod zamieścimy jak tylko będziemy mogli wykonać go w kolorach. Co do Waszego zdrowia to obawiamy się iż lekarz PCWM może mieć zasadnicze zastrzeżenia. Marynarz musi być zdrów jak słoń.

Andrzej Michalczyk, Łódź. — Nie gniewamy się na Was, ale jeśli możecie to przyślijcie pamiętnik jak najszybciej. Przyda nam się nawet w takiej formie jak jest. Serdeczne pozdrowienia.

Jerzy Dzikowicz, Płock. — Czyż naprawdę nie mogliście się połapać? Załączony druczek miał charakter reklamowy i nikt nie miał obowiązku kupować książki — chyba że chciał. — Co do proponowanej przez Was powieści — radzimy wpierw ukończyć osobiście kurs pracy morskiej, a później dopiero go opisywać. Dziękujemy za pozdrowienia.

Mieczysław Podedworny, Łódź. — Musicie jeszcze raz zacząć od początku tj. od nowa przerobić kurs przygotowawczy i we właściwym czasie przysłać zgłoszenie na kurs pracy morskiej. Sądzimy, że tym razem urlop otrzymacie i nad morze przyjedziecie.

Czesław Setla, Radziechowy. — Rozminowywanie gdyńskich falochronów jest zasadniczo ukończone, ale licho wie, czy gdzie nie kryje się jeszcze tego rodzaju niespodzianka. Wraków na naszych wodach terytorialnych i w portach jest jeszcze dużo, lecz tylko nieliczne z nich nadają się do odremontowania.

Tadeusz Zając, Wałcz — Wiktor Czarnoleski i „Zmartwiony Czytelnik". Jeśli tylko brakujące zęby zostaną wprawione, a chore wyleczone i zaplombowane— wszystko będzie w całkowitym porządku.

Włodzimierz Skrynnyk, Rzeszów. — To właśnie Waszym zadaniem jest rozbudzić owo Koło i wyrwawszy je z letargu zorganizować w jego ramach pracę dla Morza. Jeśli się Wam taka rzecz uda — niewątpliwie nadajecie się na uczestnika kursu przodowników.

Andrzej Durski, Warszawa. Owszem, możecie wspólnie prenumerować „Żeglarza" z tym, że zadania kursu przygotowawczego wykonywać musicie indywidualnie.

Eugeniusz Daszkowski, Wyszków. — Obszerną bibliografię książek na tematy morskie wydanych po wojnie zawierają n-ry „Żeglarza" z maja, października i listopada 1947 r. Numery te można nabyć w Administracji (cena razem zł 52.—). W nich też znajdziecie odpowiedź na pozostałe Wasze pytania. Dziękujemy za życzenia.

„Przyjaciel" z Krosna. — Bardzo chętnie odpowiemy na Wasze pytania, ale musicie wpierw przysłać nam dokładny rysunek kadłuba Waszej „Arki Przymierza" możliwie wraz z przekrojami poprzecznymi. Również, jeśli chodzi o motor — nie możemy nic powiedzieć zanim

(Dokończenie na str. 24)

Ważna sprawa — koniecznie przeczytaj!

ODPOWIADAMY: Romanowi Otta ze Starogardu, Mieczysławowi Olczykowi, prenumeratorowi „Żeglarza" z Wrocławia, Janowi Stefańskiemu z Krakowa, Franciszkowi Gładyszowi ze Steblowa, Wiesławowi Obalskiemu z Łodzi, E. Bonickiemu, Zygmuntowi Bartoszkowi z Czuchowa, M. Surdyce z Tylicza k. Bytowa, Ferdynandowi Bąkowi z Bytowa, W. Bartaszowi z Łodzi, Wojtkowiczowi, Zenonowi Kucharzowi z Katowic, Zbigniewowi Serafinowi z Torunia, Wacławowi Korolewskiemu z Pszczółczyna, Jerzemu Jodłowskiemu z Zawiercia, Jerzemu Nowakowi z Łowinka, Krzysztofowi Dąbrowskiemu z Warszawy, Kazimierzowi Kozakowi z Dęblina, Witoldowi Dudzińskiemu z Gdańska-Wrzeszcza, Włodzimierzowi Szpatowi z Prus k. Krakowa, Wieczorkowskiemu z Łodzi, Jędrkowi z Częstochowy, Stefanowi Dukale z Krakowa, L. Brodnickiemu ze Słupska, Rafałowi Biernackiemu z Poznania, L. Fedorowiczowi ze Sławęcina, Janowi Niemirze z Ełku, Zbigniewowi Szykmanowi z Cieplic, Jerzemu Zielińskiemu z Włodawy, J. Bendorowi z Będzina, Tadeuszowi Rudowskiemu z Bogatej pow. Pszasnysz. Jednocześnie z góry uprzedzamy ewentualne pytania wszystkich tych, którzy chcą się poświęcić zawodom morskim:

KURSY PRACY MORSKIEJ są obowiązujące dla wszystkich kandydatów do Szkoły Jungów, Szkoły Rybaków Dalekomorskich, Szkół Morskich w Szczecinie i Gdyni oraz do Liceum Budownictwa Okrętowego. Odbycie ich jest wysoce pożądane i zalecone dla wszystkich innych entuzjastów spraw morskich, szczególnie dla kandydatów do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego, na Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej oraz dla działaczy Ligi Morskiej i organizacji młodzieżowych.

Kursy pracy morskiej są bezpłatne, odbywają się w okresie wakacji letnich i trwają od 2—3 tygodni. Warunkiem przyjęcia jest wiek ponad 16 lat, ukończona co najmniej szkoła powszechna, umiejętność pływania, pozwolenie rodziców dla niepełnoletnich (do 18-tu lat) dobre zdrowie oraz pomyślne ukończenie KORESPONDENCYJNEGO KURSU PRZYGOTOWAWCZEGO prowadzonego na łamach „Żeglarza" od numeru 7-go z r. 1947 (szczegóły na str. 8 bież. n-ru).

Do SZKOŁY JUNGÓW i SZKOŁY RYBAKÓW DALEKOMORSKICH będą mogli kandydować jedynie absolwenci kursów pracy morskiej, którzy ukończą je z oceną bardzo dobrą, będą posiadali wiek od 16—18 lat, wykażą się bardzo dobrym zdrowiem wg warunków wymaganych do służby w Marynarce Handlowej oraz zdadzą egzamin sprawdzający z zakresu szkoły powszechnej; nauka oraz utrzymanie w internacie na koszt Państwa (stypendium państwowe).

Do PAŃSTWOWYCH SZKÓŁ MORSKICH W SZCZECINIE I GDYNI w roku szkolnym 1948/49 przyjmowani będą jedynie absolwenci Szkoły Jungów i marynarze z P. M. H. lub Marynarki Wojennej, którzy posiadają t. zw. „małą maturę" lub wykształcenie równorzędne i zdadzą egzamin wstępny wg wymogów Szkół Morskich. Normalna droga dla przyszłych oficerów P. M. H. będzie wiodła przez Szkołę Jungów.

Do OFICERSKIEJ SZKOŁY MARYNARKI WOJENNEJ warunki przyjęcia nie są nam znane. W tej sprawie radzimy się zwrócić do Dowództwa Szkoły — Gdynia-Oksywie, wzgl. do redakcji miesięcznika „Morze i Marynarz Polski", Gdynia, św. Piotra 12.

O wszelkich dalszych szczegółach dotyczących kursów pracy morskiej, Szkoły Jungów, Szkoły Rybaków Dalekomorskich i obydwu Szkół Morskich — doniesiemy Czytelnikom we właściwym czasie.

W związku z powyższym wyjaśnieniem prosimy nie zadawać nam żadnych pytań na temat omówionych Szkół, gdyż niestety — pozostawimy je bez odpowiedzi.

DYREKCJA PCWM
i REDAKCJA „ŻEGLARZA"

(Dokończenie ze str. 19)

wypompowaniu z nich wody podnosi wrak o 70 cm. To wystarczą aby „Vorpostenboot" stanął na kilu. Następny problem to pozatykanie niezliczonych dziur w kadłubie. Szczególnie jedna ogromna na śródokręciu zdawała się być nie do zabezpieczenia. Zlikwidował ją potężny plaster z brezentów i cementu, arcydzieło pomysłowości. Po wypompowaniu wody z kadłuba można było myśleć o ściągnięciu statku z mielizny. Do głębokiej wody było glupie 100 metrów, ale okazały się one jednym z najcięższych orzechów do zgryzienia. Nie pomogły talie, wielokrążki, windy i cały arsenał lin. Dopiero sprowadzony holownik rozstrzygnął sprawę: kuter spłynął na wodę. Piszę „kuter", ale statek Żedzika jest raczej lugrem dalekomorskim przy swoich 22 metrach długości, 6,5 m szerokości i 2,5 m zanurzenia. Motor 5-ciocylindrowy, 120 koni. Jednostki tego typu budowali Niemcy podczas wojny seryjnie, stosując z powodzeniem konstrukcję mieszaną: szkielet stalowy, poszycie drewniane. Zwali je w skrócie KFK — Kriegsfischkutter — jako że przeznaczone do służby wartowniczej i patrolowej, miały być po wojnie z łatwością przerobione na statki rybackie.

Spłynął zatem Żedzikowy kuter na wodę, ale daleko mu jeszcze było do uczciwego stanu i wyglądu. Poszedł na cały rok do stoczni. Zapożyczył się szyper po uszy, ale kadłub wyłatano jak się patrzy. Jedynie motoru stocznia remontować nie chciała — był tak oszabrowany i zniszczony, że pożal się Boże. A skąd części?.

Zabrał się tedy Żedzik do remontu na własną rękę. Nie święci garnki lepią. Szukał, kupował, kombinował, dorabiał i motor uruchomił. Ba, zaprowadził szereg ulepszeń, np. skonstruował nowy tłumik, z którego spaliny użył do ogrzewania wnętrza statku. Maszty postawił sam, otaklował je, własnym też przemysłem wybudował obszerną wygodną sterówkę.

No i od wiosny zeszłego roku pływa szyper Żedzik swoim kutrem na dorsze i łowi ich co niemiara. Łowi, sprzedaje i spłaca długi. Ma czterech ludzi załogi i statek jak marzenie. Swój własny, najwłaśniejszy!

I odgraża się całkiem serio, że jak tylko skompletuje żagle, części zamienne do motoru oraz radiostację — to machnie ręką na Głębię Gdańską z okolicą i ruszy na Morze Północne. Na śledzie.

Na pewno mu się to uda. Zobaczycie! **Milczek**

(Dokończenie ze str. 23)

nie dostarczycie nam bliższych danych (typ, marka, model, moc, waga etc.). A zatem pośpieszcie się! — Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Bronisław Kunicki, Skarżysko Kamienna. — Płótno żaglowe jest produktem reglamentowanym i na wolnym rynku nie zdołacie go zakupić. O przydział zwróćcie się do Polskiego Związku Żeglarskiego — Warszawa, ul. Mokotowska 51/53 m. 19. — Co do planowanej podróży — przypuszczamy, że Wasza jola nie nadaje się do pływania po morzu i dlatego radzimy ograniczyć się do wód śródlądowych. Jeśli przyślecie jej rysunek, będziemy mogli sprawdzić nasze przypuszczenia.

Mirosław Danilewicz, Leśnica Opolska. Bardzo dziękujemy za miły i rzeczowy list. Krótki wzrok nie jest przeszkodą dla uczestnictwa w kursie przodowników wychowania morskiego. W sprawie poszukiwanych planów radzimy zwrócić się do p. M. Plucińskiego, znanego konstruktora kajaków i żaglówek (adres: Gdynia, ul. Sienkiewicza 25). — Co do proponowanego przez Was artykułu, to pomysł bardzo nam się podoba. Czy nie zechcielibyście sami i to jak najszybciej taki artykuł przysłać? Pożądane byłyby również zdjęcia i rysunki. Z chęcią umieścimy Waszą pracę w „Żeglarzu". Serdeczne pozdrowienia. Czekamy na list!

Grzegorz Korpiela, Biała Krakowska. Redaktor Jotem dziękuje za pamięć i miły list. Niestety, z braku miejsca odpowiedzieć może dopiero teraz. Cieszy nas, że dział „Polska Flota Handlowa" przypadł Wam do gustu. — Między kominem a nawiewnikami na „Gen. Walterze" znajduje się luk świetlny maszynowni, pod nim zaś pusta przestrzeń tzw. szyb. Na nadbudówce rufowej umieszczone są pręty służące do rozpinania na nich tentu — plandeki chroniącej od słońca. Brak wind w dwóch miejscach jest winą rysownika. Żądane szczegóły kadłuba postaramy się umieścić w następnym „Żeglarzu". Dziękujemy za życzenia i pozdrowienia oraz przesyłamy wzajemne. Czekamy na następny obszerny list!

St. Twardowski, Bielsko. — Zadanie Nr 1 również nadeślijcie! Afera z „Drottning Victorią" jest już zakończona. Szwedzkie promy kolejowe znowu zawijają do Gdyni. Został jedynie odwołany szwedzki konsul na Wybrzeżu oraz kapitan „Drottning Victorii". — „Zawisza Czarny" jest czterdziestopięcioletnim staruszkiem pozbawionym na dobitek w ostatnich latach należytej konserwacji. Toteż remont jego nie opłaca się, zbyt wielką pochłonąłby sumę, niewspółmierną do wartości jaką przedstawia statek. Rozważany jest projekt, aby użyć „Zawiszę" jako tzw. hulk czyli jednostkę zakotwiczoną na stałe w porcie lub jego pobliżu. Niektóre państwa, pozbawione dostępu do morza, np. Szwajcaria — posiadają własną flotę handlową. Do Gdyni i Gdańska zawijają ostatnio po węgiel statki szwajcarskie. Ich portem macierzystym jest... Bazyleja. Nie znaczy to oczywiście, że Bazyleja zmieniła swoje położenie geograficzne — fakt ten ma jedynie znaczenie prawno-formalne. Punktem oparcia dla jednostek szwajcarskich są porty belgijskie i holenderskie. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

K. R. D., Cieszyn. — Odpowiedź dla Was zawiera poprzedni numer „Żeglarza". Przez pomyłkę podaliśmy w nagłówku inne nazwisko (Tyszkiewicz).

Zbigniew Ćwiżewicz, Kraków. — Przedwojenne — „Polonia", „Kościuszko" i „Pułaski" jako jednostki przestarzałe (zbudowane w latach 1910—15) zostały sprzedane na złom. Szkolny szkuner Marynarki Wojennej ORP „Iskra" znajduje się obecnie w Anglii, skąd na wiosnę przybędzie do kraju. Dawny statek szkolny Marynarki Handlowej „Lwów" został po zakupieniu „Daru Pomorza" odstąpiony Marynarce Wojennej, gdzie służył jako koszary dla załóg okrętów podwodnych. Jeszcze przed wojną został rozebrany na złom.

Czesław Nowak, Częstochowa. — Odpowiedzi na wszystkie Wasze pytania znajdziecie w poprzednich n-rach „Żeglarza".

Czytelnik z Wrzeszcza. — Piosenki, o których była mowa w poprzednim n-rze „Żeglarza" nie wiele mają wspólnego z marynarskimi. Są to przeróżne, dość swobodne „kawałki" śpiewane podczas ubiegłych kursów pracy morskiej na „ogniskach" w Szczecinie i Dziwnowie. Dopytywał się o nie jeden z byłych uczestników. Numery „Żeglarza" z 1946 roku kosztują 60 zł. Dziękujemy za życzenia. Pozdrowienia.

Bernard Kowalewski, Rzeszów. — Niestety, nie zostaliście przyjęci do Szkoły Jungów m. in. dlatego, że chorujecie mocno na morzu. Odpowiednie zawiadomienie zostało wysłane na Wasz adres rzeszowski (ul. Grunwaldzka 12—3).

Bogdan L. z Bochni. — Bardzo chętnie zobaczymy Was i w przyszłym roku. Radzimy jednak zainteresować się raczej kursem przodowników wychowania morskiego. Wzajemne pozdrowienia.

(Dokończenie ze str. 15)

całości, stosunkowo dość dużo. Najstarszymi statkami polskimi są s/s „Nyssa" (1890) oraz s/s „Waza" (1903). Najnowocześniejsze to „Kiliński", „Olsztyn", „Opole" i „Turnia" (wszystkie — 1944).

Fakt posiadania przez nas kilkunastu jednostek przestarzałych zmusza do stałego uwzględniania w ramach planowanej rozbudowy problemu modernizacji floty przez zastępowanie statków starych — nowoczesnymi.

A teraz co wiemy o widokach na powiększenie się Polskiej Floty Handlowej w ciągu najbliższych miesięcy i lat?

Już w ciągu pierwszych dni stycznia przybył nam nowy statek s/s „Gopło", używana jednostka towarowa, zakupiona przez Bałtycką Spółkę Okrętową.

Dalej — zbliża się termin ukończenia i dostarczenia armatorowi 3 statków handlowych budowanych dla Polski w stoczniach angielskich. Są to dwa motorowce drobnicowe po 1.125 DWT oraz jeden drobnicowiec parowy (ok. 1.500 DWT). Dostawa ich przewidziana jest na bieżący rok.

W Szczecinie pozostaje na stoczni „Odra" kadłub statku „Oliwa" (ok. 3.200 DWT), który po prowizorycznym wykończeniu zostanie w ciągu b. r. spuszczony na wodę i przeholowany do Gdańska dla ukończenia budowy. Prócz tego w Szczecinie został wydobyty wrak poniemieckiego statku „Otto Alfred Müller" (1935 r., 1.589 BRT, 2.195 DWT), który po remoncie również wejdzie w skład naszej Marynarki Handlowej.***)**

Na Stoczni Gdańskiej, wreszcie, rozpoczęła się już budowa 6-ciu zamówionych tam węglorudowców (po ok. 2.500 DWT). Ukończenie pierwszej jednostki z powyższej serii przewidziane jest na rok 1949, pozostałe będą wchodzić do służby w odstępach rocznych.

Niewątpliwie w najbliższym czasie nastąpią dalsze zamówienia na nowe statki dla naszej floty, a wykonanja ich podejmą się przedewszystkim stocznie krajowe.

Jerzy Miciński.

*****) W rejonie szczecińskim znajduje się prawdopodobnie jeszcze kilka przydzielonych nam wraków poniemieckich statków handlowych, zdatnych do wyremontowania. Narazie brak nam szczegółów o tej sprawie.

PRENUMERATA wynosi od stycznia do czerwca 1948 r. zł. 120.— Pieniądze należy wpłacać na konto PKO XI-160. Administracja usilnie prosi o podawanie dokładnych adresów oraz celu wpłaty. Dotychczas wydane numery „Żeglarza" od maja 1946 do grudnia 1947 r. (15 numerów) są jeszcze do nabycia w ograniczonej ilości — cena za komplet — zł. 160.—

ZDJĘCIA: E. Zdanowski, A. Pluciński, J. Uklejewski, J. Miciński.
RYSUNKI: S. Sierecki, A. Pluciński, J. Zalewski, M. Pluciński.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. W-10522

Druk. Z. G. „P.W." Gdynia 1. 48. 10t. Nr. 885.